OCHE A LA VISTA!... LOS ASTROS DICEN...

AÑO XXI - Nº 246
ENERO DE 1968
PRECIO: $ 100 m/n.
EN TODO EL PAIS

EN 1968 SE
ARA EL GALGO
QUE ALCANCE
A LAS LIEBRES

BERTA ESPERA
TRANQUILO LA
FENSIVA CON
SU 7 BANCADAS

LA INFLUENCIA
DE LOS ASTROS
MODIFICARA ESTE
AÑO LOS PLANES
DE EMILIOZZI

LIBRA, SIGNO
ZODIACAL DE
CARLOS PAIRETTI
BENEFICIARA
A CHEVROLET

EDICION
ESPECIAL
DEL GRAN
PREMIO

TIENE QUE SER
TIENE QUE SER
NICAMENTE

AROS
PARA
PISTON
RAMCO

NO CREA EN LA FRASE "ES LO MISMO"
UNICAMENTE
RAMCO es RAMCO
Distribuidores exclusivos:

Las revistas de Mauro

50 ANIVERSARIO

RONCHETTI, RAZZETTI Y CIA. S.A.

1918 - 29/1 - 1968

MEDIO SIGLO SIRVIENDO AL PROGRESO DEL AUTOMOTOR Y DE LA AERONAUTICA CON NOBLES PRODUCTOS DE FAMA MUNDIAL

ELEMENTOS FILTRANTES
FRAM

REPUESTOS DE ENCENDIDO
prestolite

AROS DE PISTON Y CONJUNTOS ARMADOS
BURD

AMORTIGUADORES
FRIC ROT-Gabriel

PRODUCTOS
Whiz

RESORTES PARA SUSPENSION
HOESCH

EMBRAGUES
WOBRON
BORG & BECK

AVIONES
Cessna
MOTORES
AVCO LYCOMING DIVISION

MATERIALES DE FRICCION
P.V.I.

BUJIAS
AUTOLITE

LIMPIAPARABRISAS
TRICO
BOBINAS
INDUMAG

REPUESTOS ELECTRICOS PARA EL AUTOMOVIL
MIRBA

VALVULAS PARA MOTORES Y REPUESTOS
INDIANAPOLIS

CARBURADORES
HOLLEY

CADENAS A RODILLOS
REX-REGINA
CADENAS DE DISTRIBUCION
LATTYA

BOMBAS ELECTRICAS PARA NAFTA
INDIANAPOLIS

RONCHETTI, RAZZETTI Y CIA. S.A.

ROSARIO - BUENOS AIRES - CORDOBA - TUCUMAN

MAXIMA CALIDAD EN REPUESTOS PARA AUTOMOTORES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COCHE A LA VISTA!..

APARECE EL 1º DE CADA MES

LA REVISTA DE AUTOMOVILISMO MAS COMPLETA

Dirección:

LUIS ELIAS SOJIT
LUIS MICELI

REDACCION Y ADMINISTRACION

RODRIGUEZ PEÑA 794
Piso 1º - Ofic. 4 - T. E. 44-2213 y 3341
Horario de Oficina: de 15 a 19 horas

DIRECCION CABLEGRAFICA
COCHE A LA VISTA

REPRESENTANTE EN NUEVA YORK
INTER-AMERICAN NEWS SERVICE
2 West. 46 Street Room 401 - New York

AÑO XXI. ENERO 1968. Nº 246

NUESTRA PORTADA

Oreste Berta fue signo inequívoco de la evolución del TC en 1967. Preparador sagaz, con todos los elementos que puede aportar una empresa de la jerarquía y el potencial técnico-económico de IKA-RENAULT fue base del gran paso dado por los "Torino". De ahí que hayamos elegido a esta joven figura para nuestra portada. Esta edición, además, refleja la performance de los "Torino" y de todas las máquinas y hombres que intervinieron en el reciente Gran Premio de Carretera, que ganó Copello. Y como una novedad saliente: la "opinión" de los astros sobre el futro inmediato (1968) del turismo de carretera. Interesantes notas completan esta entrega, de proyección extraordinaria.

MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS (A. A. E. R.)

¿SERA NERY LA SOLUCION?

CUANDO en el editorial de nuestra entrega anterior ("Crisis de Dirigentes") decíamos en relación a la pérdida del rumbo por parte de los que estaban al comando de la Deportiva, que "es imperativo que se reasuma el mando por medio de un hombre capaz de capitalizar valores directivos" y que "es la hora del caudillo, aunque no la del dictador", pensábamos que la renuncia del doctor Horacio Rivarola debía estar basada en su impotencia, ante la falta de hombres decididos a trabajar y acompañarlo en su objetivo, fuera éste importante o simplemente necesario.

Poco después se conoció el texto de la dimisión de Rivarola. Confirmó nuestra sospecha y además de su conocida posición contraria a la disputa de las últimas competencias de TC de 1967, afirmaba: "este problema y muchos otros esperan soluciones en estos momentos, pero las mismas serán difíciles de conseguir mientras subsista la actual forma de elegir los miembros del Consejo Directivo. Lo poco que se ha avanzado —consigna en su carta—, es obra del esfuerzo de un reducido número de Consejeros, a quienes agradezco su empeño y el sacrificio de su tiempo, pero considero que es imposible continuar así. La gran cantidad de todos los intereses en juego exige en los dirigentes seriedad, conocimientos y dedicación; no de unos, sino de todos. **En el automovilismo deportivo de hoy, en constante evolución, ya no caben las figuras decorativas, ni los dirigentes que buscan sus cargos para satisfacer vanidades personales pequeñas y que luego practican el ausentismo como forma cómoda de eludir responsabilidades.**

Indiscutiblemente, Rivarola estaba "en materia" en cuanto a la crisis de dirigentes que señalábamos desde aquí y su renuncia, indeclinable, abría paso a la presencia del "caudillo" que las circunstancias están reclamando.

En principio quedó a cargo de la presidencia acéfala el doctor Fernando Nery, pero posteriormente, su función precaria se transformó en efectiva, al ser confirmada por el titular del ACA en su carácter de "delegado de la FIA". El doctor Nery tiene una larga trayectoria dentro de la actividad automovilística-deportiva. Negarle conocimientos, "metier", sería tan ridículo como no adjudicarle seriedad y dedicación. Es decir, posee los tres elementos que reclama Rivarola para dirgir la Deportiva en los momentos actuales. Pero... ¿será el caudillo?

El nuevo presidente de la Deportiva es una unidad, valga la redundancia. Como lo era Rivarola. ¿Podrá reflejar sus cualidades directivas en el resto de los miembros de la entidad? ¿Tendrá la particular y rara facultad del **caudillo** para aglutinar esfuerzos y sacar adelante el candente problema que desde Rivarola para arriba, para abajo y para los cuatro costados está latente en nuestro automovilismo deportivo? Esto es lo que está por verse. Es, quizás, lo más difícil.

No olvidamos —ni olvidemos—, que Rivarola es un señor tan inequívoco como Nery y sin embargo, fracasó. De ello es prueba su alejamiento definitivo, después de aquella renuncia rechazada de febrero ppdo., al término de la temporada internacional que culminó trágicamente en Mar del Plata. Ojalá la joven veteranía del doctor Nery y sus virtudes de dirigente hecho sobre la aplicación de reglamentos y plasmado en la superación de intereses y vanidades, sea la solución que todos los que queremos al automovilismo, fundamentalmente al TC, estamos buscando como fórmula de conciliación irreversible.

¿QUE PASO EN 1967?

TODO LO ACONTECIDO EN NUESTRO PAIS Y EL EXTERIOR QUEDARA IMPRESO EN NUESTRO TRADICIONAL

ANUARIO

¡RESERVELO YA!... APARECE EL 1º DE FEBRERO

Miguel Bomar, viejo amigo de estas páginas, vuelve a ellas desde Nueva York, como corresponsal exclusivo.

"COCHE A LA VISTA" SE PROYECTARA TAMBIEN EN LOS ESTADOS UNIDOS A PARTIR DEL AÑO EN CURSO

Miguel Bomar, nuevo corresponsal y sus grandes méritos personales

ENTRAMOS al vigesimo primer año de existencia y, como en toda empresa constantemente juvenil, se obligan las reorganizaciones adaptándolas siempre a los nuevos ritmos, requerimientos y necesidades.

El auge alcanzado por nuestro deporte hace que su importancia traspase nuestras fronteras. Algunas veces eso se ha intentado —sin lograrse, justamente por ser esfuerzo fugaz— mas ahora que el programa reune 52 fechas semanales intensas; que el país será cubierto por centros deportivos en forma de autódromos y pistas fijas y que un automóvil argentino supera las marcas de todos los importados y establece nuevos coeficientes de potencia y calidad, es el momento de salir a decirlo. Y también de empezar a conocer más del posible o futuro rival.

Esto ha hecho que, aprovechando el viaje a Buenos Aires de Miguel Bomar (antiguo colaborador de las grandes trasmisiones radiofónicas de Luis Elías Sojit) hayamos conversado con él largamente. Y Miguel Bomar, que es uno de los más calificados periodistas del mundo en material de automovilismo deportivo, accedió a hacerse cargo en los EE.UU. (país donde reside hace 10 años ya) de nuestra edición.

COCHE A LA VISTA funcionará entonces en las oficinas de "Communications" Inc. red interamericana de radio, televisión y ediciones, 230 East, 70th. street (19-A) New York, 10021, NY. USA.

• QUIEN ES BOMAR

Comenzó colaborando con Luis Elías entre los años 1950 y 1955. Viajó a los EE.UU. e integró inmediatamente importantes redacciones privadas y servicios de radio y TV de las Naciones Unidas. Ingresó a la World Wide Communications y la emisora W.R.U.L., entonces la más importante cadena que existió en los EE.UU. con ondas dirigidas a las tres Américas y España, en castellano.

Escaló posiciones hasta llegar a ser Director para Latinoamérica de ese servicio internacional que captaban 200 millones de personas (hasta que un gran incendio, el año pasado, arrasó con sus plantas emisoras y estudios).

Inmediatamente ocupó la corresponsalía del Canal 9 desde Washington D.C., aportando para el mismo, (todos los viernes), un programa especial desde la capital de los EE.UU., del más alto nivel.

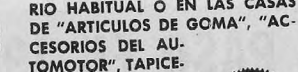
• TECNICO PERIODISTICO

Es un experto en las cosas del automovilismo. Por esta capacidad es el único periodista latinoamericano reconocido oficialmente por la entidad que mundialmente nuclea a los escritores y articulistas. Ganó importantes premios y menciones, entre ellos el Premio Touring Club Argentino "Mérito Periodístico 1966" por su constancia en destacar lo argentino, desde los Estados Unidos.

Dirigió durante 1965 y 1966 el trascendente mensaje "Mundo de Auto y Volantes" para bujías Champion, con Walter Thompson International de los EE.UU. Se emitió en nuestro país por las redes y centrales LR3-Belgrano y LR1-El Mundo.

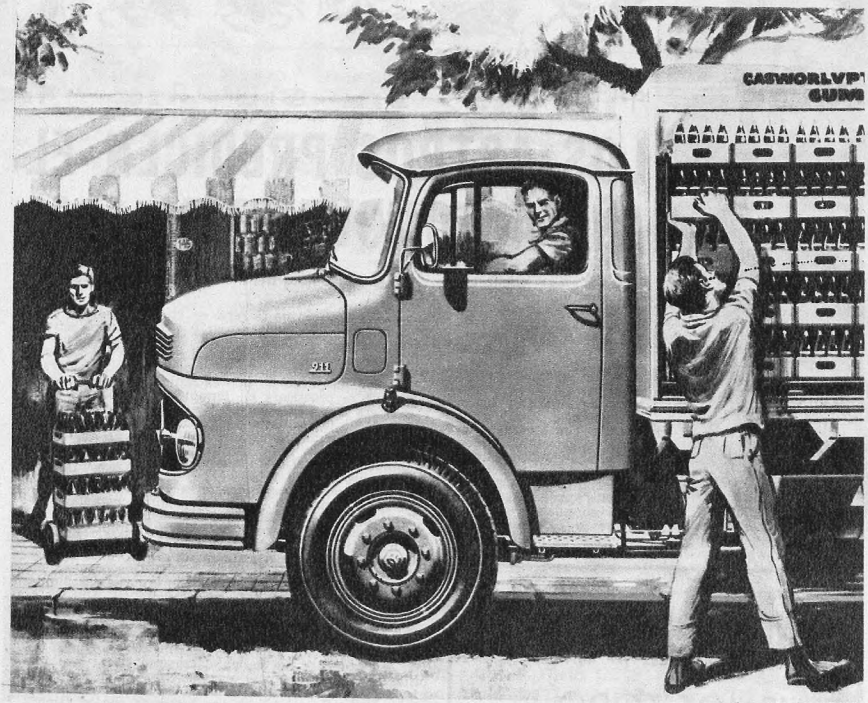
Poseedor de la documentación que le permite asistir a todos los eventos deportivos y aun a reuniones privadas, su material será de gran interés para nuestros lectores. Bienvenido, Bomar!!

ALFOMBRAS PARA AUTOMOTORES EN GOMA, GOMA CON COBERTURA DE P.V.C. Y EN TERMOPLASTICO VINILICO.
ORIGINALES PARA TODOS LOS VEHICULOS CON ESPECIFICACIONES DE FABRICA.
CUBRE ALFOMBRAS: CON DISEÑO ESPECIAL Y ESCUDO PARA CADA MODELO DE FABRICACION NACIONAL.
SOLICITELAS EN SU CONCESIONARIO HABITUAL O EN LAS CASAS DE "ARTICULOS DE GOMA", "ACCESORIOS DEL AUTOMOTOR", TAPICERIAS DEL AUTOMOVIL Y CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS.



DISTINGUIDA CON LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MIEMBRO DE ADEFA

Para que todo transportista tenga su Mercedes-Benz

Otro nuevo Mercedes - Benz: L 911 con 110 HP

Un camión puro camión. Pieza por pieza, un Mercedes-Benz. Para el transporte más ágil y económico: reducidos gastos de consumo y menor precio de venta. Tiene espaciosa y moderna cabina. Cómodo volante de gran tamaño. Con dirección de revolucionaria suavidad. Reducido diámetro de giro. Nuevo Mercedes-Benz L 911. Equipado con el afamado motor Diesel O M 312 de 110 HP. Con su ampliado programa de producción Mercedes-Benz Argentina le brinda ahora, para cada transporte, el camión más adecuado. Y todos con la proverbial calidad Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

Copello se afirmará en la conjunción con O. Berta.

Pairetti estará regido por Marte. Deberá dominarse.

ARIES	TAURO	GEMINIS	CANCER	LEO	VIRGO
21 Marzo al 20 Abril	21 Abril al 20 Mayo	21 Mayo al 21 Junio	22 Junio al 22 Julio	23 Julio al 22 Agosto	23 Agosto al 22 Setiembre

LOS ASTROS PREDICEN EL AÑO AUTOMOVILISTICO 1968

Una nota del Profesor SOCRATES LUNA

Resulta muy difícil circunscribir un trabajo astrológico a las posibilidades generales de una actividad como el automovilismo. Sin embargo, la riqueza de expresión de los signos permite interpretaciones que en orden amplio esquematizan las novedades fundamentales que podrán manifestarse, tanto en la práctica automovilística como en los saldos individuales.

La posición astrológica 1968 marca cambios. Esos cambios pueden interpretarse en relación a reglamentos y esencialmente a circuitos. La tendencia va hacia la proyección de carreras en circuitos grandes o en circuitos chicos. Hay que pensar que los primeros son los carreteros, que medirán más de 100 kilómetros y los segundos los de autódromos. En estos últimos se observan tendencias marcadas hacia la competición en el extranjero o con máquinas de tipo extranjero. Puede interpretarse que se practicará en fórmulas "monoposto", como si surgiera una fiebre de emulación de Fangio, especialmente desde la mentalidad dirigente, tal vez como una manera de distraer la atención popular del arraigado TC.

De acuerdo con los elementos que se han puesto bajo la minuciosidad del estudio astrológico, pueden resumirse estos conceptos para 1968:

Se realizarán 3 grandes carreras y tal vez sean 4.

No se producirán accidentes importantes, notándose saludable aporte del público para evitarlos.

Varios corredores argentinos irán a Europa, pero no participarán en ninguna competencia importante. El panorama parece más congruente en tal sentido para 1969.

Habrá novedades de bulto en cuanto a decisiones individuales: Emilliozzi se encontrará con grandes dificultades para retomar el ritmo, pero su perseverancia, aún sin el acompañamiento de su hermano Torcuato, le dictará leyes para seguir fiel al Ford y obtener algunos éxitos, aunque no decisivos al cabo de la temporada. Hay posibilidades, no obstante, de un vuelco fundamental que haría variar frontalmente ese designio. Eduardo Casá, otro fordista inquebrantable, pese a contar con un medio mecánico surgido de la planta de Pacheco, similar o superior al de Galbato, estará otra vez luchando con el famoso "tractor" y por su intermedio logrará llamativas clasificaciones y actuaciones parciales. La tensión que se manifestó en el equipo oficial IKA aflojará. Aparecerán nuevos equipos (¿Chrysler?) y matices de rivalidad que elevarán la presión emotiva de las carreras. En síntesis: será un año favorable para el automovilismo deportivo, con importantes cambios y sin que prosperen las tendencias negativas que tratan de insuflarle algunos hombres de alta posición dirigente. El mejor mes: Agosto.

EDUARDO COPELLO. De temperamento nervioso, este hombre del tercer decanato de Acuario (13 de febrero de 1926), logrará serenarse y asentarse en planos de estrellato maduro. Conseguirá muchos éxitos, respaldados por Oreste Berta, nacido bajo la influencia de Libra, primer decanato (29-setiembre-1938) aprovechará la fuerza de Marte y la cerebración que proporciona Mercurio. Su pesimismo desaparecerá cuando ante la presencia de nuevos o renovados motores, presente el suyo propio (¿7 bancadas de IKA-Renault?). Copello-Berta forman, según el cuadro astral, una conjunción triunfadora, muy difícil de doblegar. Sin embargo, Copello no muestra ningún rasgo de éxito fuera del marco local. Debe interpretarse que su viaje a Europa no será para competir, sino solamente para observar. En tal caso, desde este plano, 1969 sería el año decisivo. Nada indica que haya ruptura de la fórmula Copello-Berta.

CARLOS ALBERTO PAIRETTI (17-octubre-1935). Del tercer decanato de Libra, la influencia potente de Marte suele superar el razonamiento de Mercurio. De ahí su fuerza de espectacularidad en cada acto. No se quedará quieto y junto a sus hombres de confianza buceará nuevas creaciones cada vez. Será ganador, como siempre, pero no en ritmo continuo. Pasará momentos difíciles y

RAINELLI y MEAGGIA S.R.L.

IMPORTADORES Nº 48.196

TENEMOS TODO...

PARA SU

Super Sport — Super 400

CHEVROLET

Pick-Up — Camión

Puertas • Techos • Frentes
Rejillas • Paragolpes
Engranajes • Suspensión
Motor • Diferencial • Etc.

Siempre en Stock:
• OLDSMOBILE
• PONTIAC • BUICK
• CADILLAC

ASAMBLEA 473
Tel. 92 - 9210
921 - 2690
BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LIBRA 23 Setiembre al 22 Octubre — SAGITARIO 22 Noviembre al 20 Diciembre — CAPRICORNIO 21 Diciembre al 20 Enero — ACUARIO 21 Enero al 20 Febrero — PISCIS 21 Febrero al 20 Marzo — ESCORPIO 23 Octubre al 21 Noviembre

Gradassi, disconforme con si mismo. Tendrá altibajos.

podrá evitar un grave accidente si hace caso a los consejos de sus colaboradores, posición a la que no es muy afecto y que puede acarrearle muchos problemas. Si se domina lo necesario, obtendrá grandes satisfacciones, tanto en lo automovilístico, como en la vida privada y comercial. Pairetti será el reivindicador del Chevrolet.

HECTOR LUIS GRADASSI (6-marzo-1933). Pertenece al segundo decanato de Piscis. Atraviesa por un momento emocional que perdurará algún tiempo y dificultará sus planes de proyección. Para 1968 se mantendrá su actual desazón, injusto desacuerdo consigo mismo que hace más difícil la consecución de sus altas aspiraciones. Hombre supersensible, aunque por momentos no lo parezca, hallará la senda de sus afectos, tanto en lo deportivo como en lo humano, merced a su capacidad creadora y a su comprensión. Tendrá éxitos deportivos, pero no serán de corte sensacional. Su preocupación anímica lo distraerá y salvo que sepa superarla, su performance va a ser menos brillante que en 1967.

DANTE EMILIOZZZI (10-enero-1916). Pertenece al segundo, casi tercer decanato de Capricornio. Todo indica que tras una racha de austeridad y lucha tremenda, ha llegado el momento de comenzar a recoger buenos frutos. El paso de Venus por Escorpio puede aclarar su panorama mental y sentimental, alcanzando conclusiones favorables. Sus planes serán modificados por la influencia de sus rivales, pero si capitaliza todo su caudal de experiencia y sapiencia, tendrá grandes satisfacciones. Puede ser "su año", aunque el balance demostrara que sus saldos son menores que aquellos de sus glorias de campeón. Las circunstancias distintas, el nuevo automovilismo y su posición de lealtad hacia su idea, valorizarán mucho más su cosecha. Su salud mental y física no está amenazada.

Emiliozzi recogerá frutos satisfactorios. Será "su año"

• **MOLYKOTE** no reemplaza al aceite lubricante; pero lo complementa. • **No sedimenta,** por hallarse químicamente suspendido. • **No tapa los filtros.** • Disminuye las reparaciones. • Da más potencia. • Reduce la temperatura de marcha. • En síntesis: **PROLONGA LA VIDA DEL AUTOMOTOR.**

MOLYKOTE®

ADITIVO LUBRICANTE DE ALTA CALIDAD, A BASE DE DISULFURO DE MOLIBDENO

Un producto de

DOW CORNING

importado por
DOW CORNING de ARGENTINA S.R.L.

Distribuidores Capital Federal y Gran Buenos Aires

MARAÑON y Cía. S.R.L.

SECTOR AUTOMOTRIZ

RINCON 479 - Buenos Aires — TEL. 48 - 1655

EL CALENDARIO SIGUE EN SUSPENSO...

El 21 de diciembre pasado se iba a dar a conocer el calendario automovilístico del presente año, pero la CDA, en su reunión exclusivamente de consejeros, prefirió "no dar a publicidad ni poner en vigencia" la programación hasta tanto no se expida la Comisión Especial designada en ese mismo momento, para dictar normas de seguridad para la disputa de las competencias. Esto parecería indicar que el calendario está confeccionado, pero no se lo publica. Serían más de 60 las carreras postuladas y se otorgarían solamente de 25 a 30 fechas en TC. Esto es lo que se "filtró", pero puede ser un "falso rumor". Lo concreto de la reunión fue lo dado en el Boletín de Prensa 1|67, que consigna:

1º Se tomó conocimiento de la nota enviada por el Automóvil Club Argentino de la aceptación de la renuncia presentada con carácter de indeclinable, por el Dr. Horacio C. Rivarola (h) a la presidencia de la Comisión Deportiva Automovilista.

2º Se da lectura a la designación como Presidente Titular de la Comisión Deportiva Automovilista, designado por el Automóvil Club Argentino, al Dr. Fernando Nery.

3º A continuación se procedió a cubrir la vacante de Vice-Presidente 1º, dejada por el Dr. Fernando Nery, quedando como tal el Comodoro Ernesto E. Baca.

4º Designóse a continuación Vice-Presidente 2º al Dr. Estor Ruata.

El Consejo escuchó a continuación una amplia información desarrollada por el Consejero-Cap. de Frag. Carlos M. Giavedoni, integrante de la Comisión de Calendario, sobre el criterio seguido por dicha Comisión para la preparación del Calendario Deportivo Automovilista correspondiente al año 1968. Se dieron todas las explicaciones solicitadas por los señores Consejeros; se aclararon todas las consultas; aprobándose finalmente el criterio y procedimiento seguido.

Posteriormente el Señor Presidente, y luego el Sr. Vice-Presidente 1º del Cuerpo, informaron al Consejo sobre las entrevistas y conversaciones mantenidas con autoridades nacionales, relativas a la necesidad de rodear al desarrollo de las pruebas en rutas, de las máximas condiciones de seguridad posibles, y en especial para el público asistente, como así también para los participantes

Se designó a continuación una Comisión Especial para que estudie en el menor plazo posible dichas normas de seguridad, a la que se le recomendó recabar el asesoramiento y la colaboración de todas aquellas personas o entidades que en alguna u otra forma puedan aportar soluciones al problema que dicha Comisión estudia.

Por último se convino que hasta tanto dicha Comisión no se expida, el Calendario Deportivo 1968 no será dado a publicidad, ni se pondrá en vigencia.

El Consejo continuó tratando los asuntos de rutina, incluídos en el Orden del Día, con las que merecen destacarse la obligación de reservar un lugar para el pintado de los números en los coches de Turismo de Carretera y Turismo Anexo "J", accediendo a un pedido formulado por A.P.R.A. y apoyada por la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera, para mejorar su identificación y visualización en carrera.

El Consejo resolvió aprobar a continuación el Campeonato Argentino 1967 de las distintas categorías y el Escalafón de Largada para Turismo de Carretera correspondiente al año próximo.

En atención a los urgentes temas a resolver en el curso de los primeros días del año 1968, el Consejo resolvió autorizar a la Presidencia a llamar a reunión en la fecha que crea oportuna en el mes de Enero, en las que habitualmente se tomaba un receso.

Al finalizar la reunión el Sr. Presidente del Automóvil Club Argentino, se dirigió a los señores Consejeros informándoles sobre el estudio hecho por la Institución de su presidencia en carácter de apoderado en la República Argentina de la Federatión International de L'Automobile, de algunas modificaciones y aclaraciones que ha creido conveniente introducir en el Estatuto de la C. D. A. y que deberá ser reglamentado por ésta para conferir atribuciones bien definidas, concederle auténtica representatividad deportiva a los Consejeros que la integren y respaldar su autoridad como tal dentro del deporte automotor en el ámbito del país.

Buenos Aires, 22|XII|1967

• *Horacio Rivarola: le aceptaron la renuncia. No se informó al respecto.*

• *Fernando Nery: nuevo titular de la CDA. Tiene experiencia "tuerca".*

TALLER DE REPARACIONES - BULNES 2085 - T.E. 83-4875

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿Por qué son de la marca

SUPERMOVIL YPF

57 de cada 100 litros

de lubricantes para automotores que se venden en el país?

Sabemos su respuesta: **CONFIANZA** . . .

. . . en **YPF** y en la **CALIDAD** de sus lubricantes, lo cual significa:

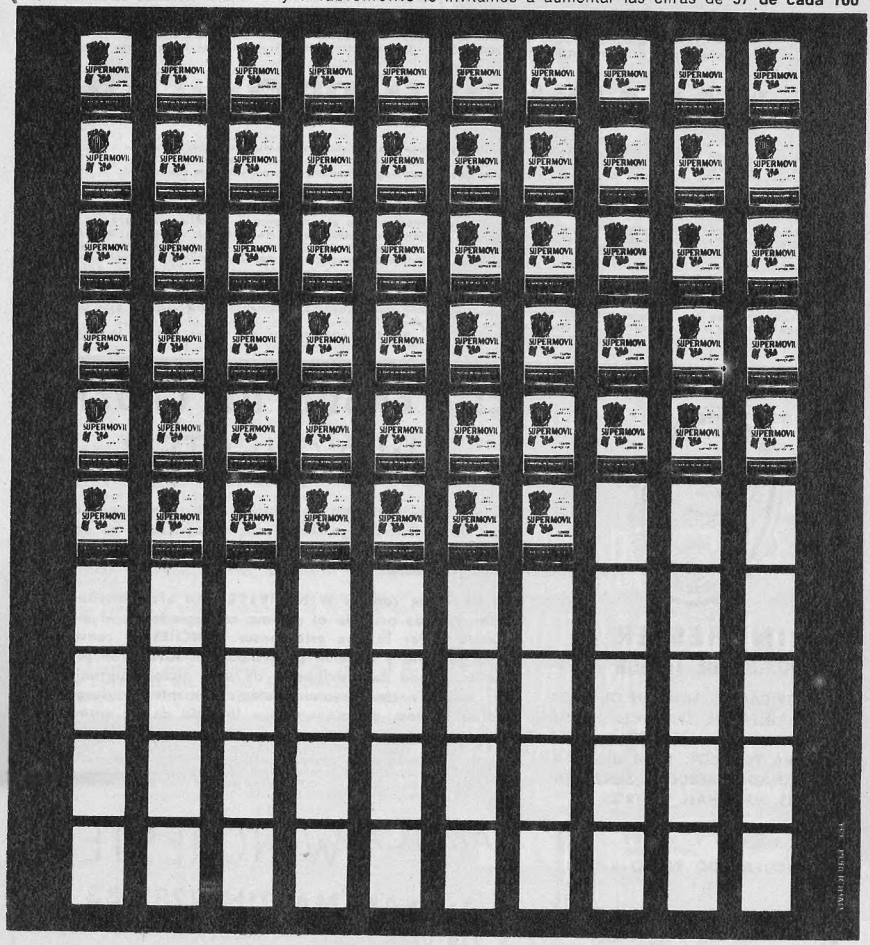
mayor resistencia a altas temperaturas.

estabilidad constante.

alto índice de viscosidad.

gran poder anticorrosivo.

Agradecemos su **CONFIANZA** y amablemente lo invitamos a aumentar las cifras de **57 de cada 100**



• *Está por caer la bandera a cuadros para Copello. La "Liebre" culminó así, una extraordinaria performance.*

Por ALBERTO BLANCO CARRERAS

YA NADA PUEDE IMPROVISARSE

El desarrollo del 45º Gran Premio Argentino de Carretera ha dejado marcados importantes hitos, que pueden señalar el comienzo de una nueva etapa en el T.C. La época en que definitivamente quedaran desterradas las improvisaciones, para dejar paso, tal como corresponde, al orden y la planificación.

Quizá pueda decirse que lo acontecido en el evento más importante del año en la categoría, ha sido un calco, aumentado por la importancia de la carrera de lo ocurrido durante el año. Es decir, "Torino" dominando el panorama. En un momento determinado la carrera parecía una procesión de hormigas. Caía un "Torino" en la lucha, e inmediatamente otro lo suplantaba en las posiciones de vanguardia. Y todo ello se logró en base a una excelente planificación. No dejando nada librado a la improvisación.. Prácticamente ha quedado sepultada la época de armar los autos con el "ojímetro". No se justifica, pues hoy prácticamente la velocidad se compra. Y los resultados están a la vista.

De acuerdo con lo expresado, surge de inmediato el elogio para el trabajo de Oreste Berta y su grupo de colaboradores, eficientemente respaldado por un eficaz equipo de pilotos. Pues de nada valdría toda la capacidad del D. T. del equipo IKA-Renault, si no contara con volantes disciplinados y capaces. Antes de iniciarse este Gran Premio, las "Liebre" Mark II que condujeron Copello y Gradassi en virtud de su menor peso, y su recorrida aerodinamia, eran las grandes favoritas de la carrera, presumiéndose que en los tramos de velocidad pura superarían holgadamente a sus rivales. Pero, especialmente en el primer tramo, todos esos vaticinios quedaron avasallados por el andar sin cuento de hombres como los Emiliozzi, "Larry", Vianini y finalmente Casá, clasificado segundo hasta San Rafael, que dieron la gran sorpresa del día al superar notoriamente a los autos del equipo oficial IKA-Renault. Sin desmerecer la extraordinaria actuación de esos pilotos, entendemos que en cierto modo la capacidad de lucha de las "Liebre" MK II se vio un tanto restringida en ese tramo ante inconvenientes en la caja de velocidades de la máquina de Copello, lo que disminuyó su performance.

Consecuentemente, Gradassi hizo un perfecto juego de cobertura del caminar de su coequipier, jugando con una eventual detención del mismo para tomar el liderazgo, orden ésta que seguramente fue impartida por Berta visto el imprevisto que se presentó en la máquina de Copello en la partida en Olavarría.

Aquí en este tramo quedó demostrado también, que si hemos entrado en una época de planificación para las carreras, también posiblemente ha quedado decretada la muerte del corredor individual, dado que sistemáticamente ocuparon las primeras colocaciones aquellos volantes patrocinados o bien por empresas o formando equipos particulares. Allí también quedó evidenciada esta nueva tónica de las competencias, que si se había insinuado en las tradicionales carreras dominicales, quedó ampliamente confirmada en este Gran Premio.

Por todo ello decimos que fue excepcional la performance

WINCHESTER
SINONIMO DE TENSOR

FABRICANTES TAMBIEN DE TODA LA LINEA DE TENSORES. COPIA FIEL DE ORIGINALES DE FABRICA PARA PEUGEOT, SIAM DI TELLA, TORNADO, MERCEDES BENZ, PERKINS, VAUXHALL Y OTROS.

DISTRIBUYE Y VENDE
BEAUDEAN DO PORTO y Cía.
S. A. C. I. F.
Avdo. CORDOBA 1532 • Bs. Aires
T. E. 42 - 2650 - 9526
41 - 1970 - 1852 - 1932

EL TENSOR DE CADENA WINCHESTER

Soluciona su problema de ruidos de distribución en coches Fiat, línea Ika, Dodge, Ford, etc.; su aplicación es rápida y sencilla ya que se entrega con máscara para su perfecta colocación.

El tensor de cadena WINCHESTER ha sido diseñado y fabricado de acuerdo al sistema consagrado en el mundo entero *. Por lo que este tensor WINCHESTER constituye una garantía y solución para mantener la tensión precisa de la cadena de distribución de todo motor, suprimiendo los ruidos y compensando automáticamente los desgastes de la cadena, de manera que la vida de la misma se hace imperecedera.

(*) El sistema con Zapata de goma (como el sistema de la Zapata del tensor WINCHESTER) lo vienen empleando con éxito, las fábricas de automóviles como ser: Mercedes Benz, Siam Di Tella, Peugeot, IKA, etc.

FABRICA WINCHESTER
Av. SAN MARTIN 2281/83
T. E. 750-0848 y 1037 • CASEROS • F. G. S. M

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Estas son las unidades del SUMED (Servicio Urgencia Médica Entidades Deportivas), organizado por los doctores De las Heras y Ero, a los que secundaron sus colegas Carlé, Nicolini, Fols, Di Lorenzo y Durand. La prestación de ambulancias estuvo organizada por O. Orlando, Dorigo, Massa, Dhers, Ruben, Gesto, Duarte y Bonini. Cada unidad llevaba transmisores cedidos por Peugeot, equipos de cirugía, instrumental, plasma, etc.

de Casá, por la llamativa velocidad que evidenció su máquina, aunada a la tradicional fortaleza del "tractor". Lamentablemente posteriores inconvenientes con los pistones, en la segunda, tercera y cuarta etapa impidieron que la confrontación directa con los componentes del equipo IKA-Renault se mantuviera con la llama viva de la lucha, ya que entendemos, de haber acontecido así, la lucha podría haber adquirido relieves dramáticos.

Muy corto y demasiado derecho, se decía antes de iniciarse el Gran Premio. Y en rigor de verdad para nuestro gusto, también nos merece el mismo calificativo. Pero lo que no podemos negar es el enorme suspenso que se creó tramo a tramo, ante las continuas alternativas que ponían la nota dramática en la ya intensa puja que venían librando Copello y Gradassi para obtener el título de campeón T. C. 1967. ¡Si hasta se creó un río donde la noche atnerior era solamente un lecho seco!

Y esta circunstancia, demostrando la femenina vanidad de eso que llamamos suerte, se permitió el lujo de hacer coqueteado la conquista del título primero con Copello y luego con Gradassi. Si bien el percance que le aconteció a éste fue mayor, y más prolongada su detención, parece que el destino se hubiera empeñado en poner a prueba a ambos para luego decidir a quien correspondía el Campeonato.

Entendemos que el título y la carrera han quedado en buenas manos. Eduardo Copello es en estos momentos uno de los mejores pilotos que tenemos en actividad, y hasta podríamos animarnos a decir que es el volante ideal para demostrar las cualidades de una máquina. Sensible en la conducción, atento a todo lo que acontece en "su auto", jamás se lo ve en una maniobra que pueda poner en peligro la integridad de su vehículo. No por ello queremos decir que Gradassi no lo merecía. Muy por el contrario, también él hizo sobrados méritos en el año para adjudicarse tanto el título como el Gran Premio, pero en la eventualidad, al haberse inclinado la balanza a favor de Copello, expresamos nuestra opinión.

Pero lo que quizá ha alegrado no solamente a sus simpatizantes, sino también a todo el ambiente, es la sensacional actuación de Mario Tarducci, reencontrado con sus mejores

• *Además de los 2 millones de pesos en premios, YPF suministró nafta y aceite "Supermóvil" sin cargo a todos los corredores. En la nota, el puesto de YPF en las proximidades de Nueva Galia, en la 1ra. etapa.*

HOESCH
RESORTES DE SUSPENSION

una marca para ganar.

HOESCH

45° GRAN PREMIO
TURISMO DE CARRETERA
CLASIFICACION GENERAL

1o. EDUARDO COPELLO
TORINO L. MARK II
2o. MARIO TARDUCCI TORINO
5o. TULIO RIVA TORINO
7o. GASTON PERKINS TORINO

EQUIPADOS CON
HOESCH
RESORTES Y ELASTICOS DE SUSPENSION

El "Tuqui" Casá realizó una labor excepcional. Tuvo pistones "en contra"

Vianini y su copiloto Alvarez. El "cohete V-1" ha sido permanente atracción

Mario Tarducci arrastraba un año malo. El broche fue de oro: 2º absoluto.

Tulio Riva dio el "gran salto", convirtiéndose en un "novato" de punta.

épocas, no muy lejanas, a bordo ahora de un "Torino" en el que también colaboró Berta para su preparación. Es el mejor premio que pudo tener el hombre de Villa María para un año realmente descepcionante, que debe haber quedado borrado integramente con la enorme satisfacción de ese segundo lugar en pos de Copello, demostrando ser bueno entre los buenos, reiterando así todo lo que anteriormente había expuesto y que este año no había podido confirmar.

De Casá, tercero, ya hemos dicho: su actuación en el primer tramo fue excepcional. Pero igual calificativo le cabe por su labor en los tres últimos, donde luchando con serios inconvenientes mostró una gran fibra, "garra" como vulgarmente dicen los aficionados, y logró llegar. Sin lugar a dudas ha realizado un trabajo de esos que califican al volante en el concepto del público tuerca, agregando un peldaño más a su escalera hacia el ídolo que prácticamente ya está formado en él.

Pero entendemos que hacer solamente estos nombres sería injusto, pues todos y cada uno de los actores del Gran Premio Argentino de Carretera merecen una mención. Especialmente los 29 clasificados. Pero lógicamente de todos ellos no podemos dejar de mencionar a "Larry", por su labor pareja deslucida únicamente por inconvenientes mecánicos, acontecidos generalmente sobre los finales de etapa, que en más de una de ellas lo privaron de obtener el halago de vencer en las mismas. Pese a ello su cuarto puesto final lo dejó sumamente satisfecho. La revelación, no en cuanto a dotes conductivas, sino a la mesura con que condujo y sencillez en sus expresiones, se llamó Tulio Riva. Este piloto de llamativa actuación en la categoría Turismo, ingresó al T. C. y habiendo sido uno de los últimos en partir, fue de los primeris en arribar. También merecen mención aparte Perkins, Mainatti, "Cacho" (éste confirmando lo realizado en el Gran Premio de Turismo), Urruti y Vianini. Estos dos últimos pese a no llegar, demostraron que pueden convertirse en 1968 en grandes actores de cada prueba de la especialidad. Como colofón final diremos que es de desear, que en el próximo año el Gran Premio tenga realmente las dimensiones que corresponden a su denominación. No pretendemos una carrera prehistórica de 10 a 12.000 kilómetros de recorrido, pues el progreso del país no permite la paralización vial prolongada, pero sí por lo menos un Gran Premio de 5.000 kilómetros donde el corredor que sufre un retraso inicial tiene mayor oportunidad para rehacer su chance. Además de ser más adecuado al gusto de los pilotos, que se manifestaron en esta oportunidad desencantados por las pocas zonas realmente divertidas (léase montaña) que encontraron en el trayecto.

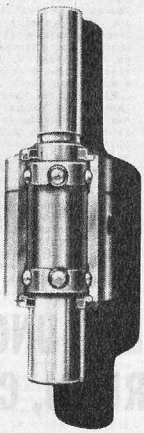
COCHE A LA VISTA ESTUVO EN LA RUTA

Como es habitual, los redactores y reporteros gráficos de COCHE A LA VISTA acompañaron paso a paso, etapa por etapa, todo el Gran Premio Argentino de Carretera 1967. Ese trabajo minucioso ha sido volcado en nuestras páginas y las fotos de Armando Contreras, Domingo De Carlo, Francisco Carusso y corresponsales del interior del país, complementan los comentarios, estadísticas, crónicas y demás elementos volcados con motivo de la máxima carrera del año deportivo.

Desde su puesto en la transmisión de la competencia, que con la tradicional dirección de Luis Elías Sojit se llevó a cabo por LS 4 Radio Porteña, Víctor Navas Prieto siguió todo el desarrollo de la prueba, volcando etapa por etapa todo lo fundamental que quedó para consignar. Por su parte, Alberto Blanco Carreras realizó con su serena apreciación el panorama general de la carrera, quedando como ya es habitual para Juan Carlos Valente la misión de insertar fluidamente la nota técnica relativa al coche vencedor, la Liebre de Eduardo Copello, de sensacional performance en la carrera.

- *Establecimientos EA, Arévalo, Antártida, Carción y Alba, entre otras firmas comerciales, colaboraron siempre con el equipo periodístico de COCHE A LA VISTA en la ruta del G. Premio. Consignarlo es agradecerlo.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Se puede pedir algo más para un buen armado ?...

El eje de bomba de agua **SKF** para automotores, es simple, de gran precisión y de fácil mantenimiento.

COMPRUEBE LAS VENTAJAS DEL EJE DE BOMBA DE AGUA

SKF

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S.A.C. e I. - PERU 545 - T. E. 33-3061 - VIAMONTE 1450 - T. E. 40-3417/19 - 3649
MENDOZA: SAN LUIS 43 - CORDOBA: AV. GRAL. PAZ 369 - TUCUMAN: SALTA 126 - ROSARIO: CORRIENTES 380.

En Bowen y causando admiración rumbo a San Rafael, la Liebre de Copello va rompiendo la barrera de los 200 k.p.h. en una suave curva.

1ª Etapa: Olavarría - San Rafael

CASA FUE NUMERO UNO EN EL CAMINO: EN EL RELOJ, COPELLO

Nada más adecuado para una ciudad automovilística como Olavarría, que celebrar sus 100 años de vida con una largada de Gran Premio tecé. Por eso, cuando el domingo 3 de diciembre de 1967 se puso en marcha la primera etapa desde el pago de Emiliozzi, rumbo a los 1.118,300 kilómetros que exigía la meta de San Rafael, Mendoza, todo el pueblo y sus vecinos estaban junto a la caravana que iba a protagonizar la 45ª edición del magno evento.

Por última vez, ya que en 1968 habrá cambio de "mandos", salía Casá con el número 1. Su "tractor" también iniciaba la última aventura, en busca de una hazaña más, pues el carcoso balcarceño resolvió dar por finalizada la prolífera campaña de su extraordinario automóvil. El "ránking" quiso que la brillante historia del prodigio de Manolo Rodríguez se cerrara en manos del "Tuqui" con el número de punta. Y detrás suyo, lo más encumbrado de la actualidad automovilística, con el debut en un Gran Premio, del "boom" 1967: el "Torino". Además, como si fuera poco, la suma de los 2 prototipos de esa marca (Mark II Ika), varios Valiant y hasta algún Peugeot.

• SALTAN LAS AGUJAS

De los 155 inscriptos, hubo 18 deserciones. Algunas por razones mecánicas. Otras por situaciones reglamentarias. Lo cierto es que partieron 137 máquinas, según este detalle: no sellaron Cayetano Saladino (60), Melquíades Bengochea (62), Eulogio Maquirriain (66), Oscar Sampaglione (76), Antonio De Maio (80), Félix A. González (112), Víctor Risatti (115), Ramón Aragón (116), Julio Illesca (127), Francisco E. Colombo (138), Osvaldo Viotti (143) y Carlos A. Balibé (151); no entregaron a parque cerrado Ruben Fulco (127), José Gallo (102), Fabián Di Pardo (128), Héctor A. Sapia (136), Angel J. Barilari (139) e Ildefonso Durana (144). Hubo un solo recargo por entregar tarde la máquina: fue Ulises V. Pourciel, al que se sancionó con 9 minutos para agregar a su tiempo neto.

El ritmo de marcha, sobre excelente camino que exigía velocidad al máximo, fue violento desde el vamos. Casá salió con todo y sus esloltas no se durmieron, surgiendo como patrón del vértigo Emiliozzi. Fue así que en la neutralización de Bolívar (119,5 kms. de marcha), los olavarrienses acusaban un andar del orden de los 225,353 kph de promedio, con 11s2|5 de ventaja sobre Marinovich que era 2º, delante de la sorpresa del tramo: "Libera-Bozzone" (Valiant), que estaba 3º a 52s3|5 del arrecifeño. A continuación se apretaban Vianini, Copello, Bonanno, "Larry", Casá, Sogoló, Tártara, Nasif, Gradassi, R. Canedo, Tarducci y 15º Gastón Perkins.

Si todavía hay quien cree que la etapa era fácil, baste consignar que ases como Pairetti, Menditeguy, Alzaga, Roux, Cottet, Dana y Gimeno, por ejemplo, ya estaban en la banquina...

En el tercio de la etapa, aproxima-

• Eduardo Casá, puntero en el camino y con sostenido ritmo, va a enfrentar el derrape en un tramo de tierra propicio para su "tractor"

INDIEL

Martín, Amato y Cía. S.A.I.C.

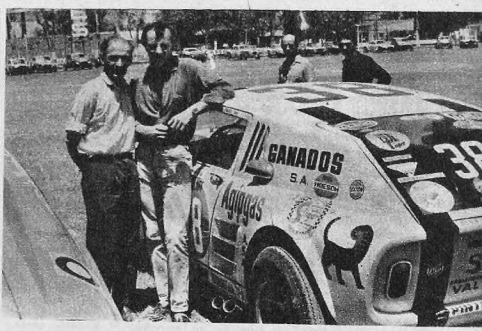
AVDA. SAN MARTIN 4205 • Tel. 68 - 6074/5549/2856

LOMAS DEL MIRADOR (Pcia. de Buenos Aires)

• GENERADORES
• ALTERNADORES
• ARRANQUES
• REGULADORES
• DISTRIBUIDORES
• DESTELLADORES
• BOBINAS DE IGNICION
• BOCINAS
• LEVANTA VIDRIOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Excelente carrera realizó en el tramo inicial el "Califa Chico". Nasif fue 3º a sólo 2m.26s. del vencedor.



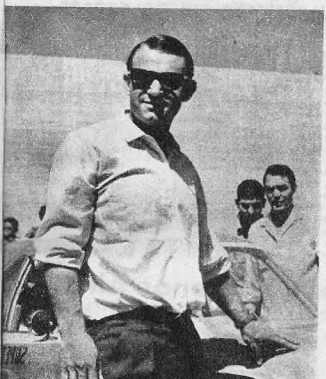
En el parque cerrado de San Rafael, Vianini y su copiloto Alvarez. El "cohete V-1" fue 4º a 12s. de Nasif.

damente, el embrague del auto de Emiliozzi se dio por "servido" y se apagó otra esperanza para los grandes de Olavarría. Marincovich tomó la cabecera en los netos, ya que en el camino siempre estaba, inamovible, Casá, registrando en 9 de Julio una media de 224,863 kph que señala exactamente la diferencia de ritmo entre el del "Chevy" y el del Ford-Emiliozzi.

Pero el esfuerzo, la exigencia mecánica era muy dura. Y se quedó el nuevo puntero (Marincovich), apareciendo otra nueva saeta: "Larry", mientras la mano que movía los hilos desde el avión (Berta), movilizaba el juego de equipo de Copello-Gradassi. En Tenque Lauquen (384,6 kms.), "Larry" marcaba un neto de 1h46m1s a razón de 217,663 kph y lo seguía Vianini a un minuto, Copello a 1m7s, 4º Casá, 5º Sogoló, 6º Nasif, 7º R. Canedo, 8º Gradassi y sucesivamente, Bonanno, Tártara, Manzano, Bordeu Gastón, Migliore y Menditeguy, este último repuntando después de las primeras dificultades. Bordeu hacía otro tanto, ante la desaparición de "Libera-Bozzone" y Tarducci. Otro "resucitado" era el cuyano, José Manzano, pero su máquina estaba herida...

• COPELLO AL FRENTE

De ahí en más, el equipo Ika resolvió rematar la lucha. Apuró Copello y no tardó en aparecer como puntero en los tiempos, aunque segundo en la ruta, detrás del "tuqui" Casá. En Santa Rosa, el piloto de la "liebre" (pro-



• Gradassi fue 5º, cuidando las espaldas de su coequipier E. Copello.

CARCION
S.E.V.
BOMBAS DE COMBUSTIBLE

CITROEN · FALCON · TORNADO
F-100 · PERKINS · FIAT Y
OTRAS RENOMBRADAS MARCAS

CANNING 1801 T.E. 72-9086

totipo Mark II), acusaba 2h31m5s a 215,739 kph de promedio general. Segundo iba "Larry" (Torino), a 32s: 3º Casá, a 41 s, 4º Calamante —en extraordinario "rush"—, 5º Sogolo —también repuntando notablemente—, 6º Vianini —quedándose—, 7º Nasif, 8º Gradassi y sucesivamente R. Canedo, Tártara, Bordeu, Tarducci, Migliore, Gastón y Tulio Riva, apurando desde muy atrás.

A esta altura se notaba la regularidad del equipo oficial, con el solo retraso de Ternengo, superando problemas muy lentamente. Rodríguez Canedo, hacia lo suyo, sin dejarse "impresionar" por lo de los otros y asomaban en la retaguardia algunos amagos sensacionales, incluido el vertiginoso andar de "Cacho", con el motor experimental preparado en la planta oficial de General Motors Argentina, bajo la dirección del ingeniero Joseph.

En el control de Realicó (719,9 kms.), seguía al frente en los guarismos Copello, observándose el repunte perfectamente coordinado de Gradassi y la "quedada" de Calamante y Perkins, apareciendo "Cacho", Larriestra y Mabellini en el pelotón puntero. Copello levantó el promedio a esa altura a 217,384 kph, apurando el trámite con 3h18m15s, siendo su escolta impertérrito como puntero del camino, Casá, a solo 15 s; 3º "Larry" a más de un minuto; 4º Sogoló, sosteniendo el ritmo; 5º Gradassi, 6º Vianini, 7º R. Canedo, 8º Nasif y sucesivamente Migliore, Tarducci, Tártara, Larriestra, "Cacho", Bordeu y Mabellini.

• SIEMPRE COPELLO

Los kilómetros finales fueron tan duros como los anteriores. Los metales fueron exigidos al máximo y algunos optaron por "conservar". Entre ellos "Larry". Pero arriba Copello y Casá no se dieron tregua, aunque el del Ford abrió la luz de solo pocos segundos, a más de un minuto. Llegó a la cabeza del lote a San Rafael, en medio de la algarabía de una multitud impresionante, seguido de cerca por el hombre de Ika. El promedio general de Copello, de casi 215 kph es elocuente de las exigencias que se impusieron. El tucumano Nasif Estéfano, terció muy apremiado por Vianini y 5º, cubriendo las espaldas del vencedor, su coequipiler Gradassi. Tulio Riva (10º), pasé 117 máquinas en el camino y "Cacho" (12º) hizo lo propio con 107 competidores.

La tira asfáltica resultó propicia para muchos y aniquiladora para cerca de la mitad. Carmelo Galbato llegó tarde (art. 22) y fue eliminado de la clasificación, por lo que de los 137 que largaron, solo fueron aparcados para largar el segundo tramo, 71. Fueron 66 los que marginó el primero de los 4 tramos de la carrera.

• 66 ABANDONOS

Estos son los 66 que abandonaron (incluido Galbato): 4, C. A. Pairetti; 6, C. Menditeguy; 12, D. Emiliozzi; 15, R. De Alzaga; 15, R. Roux; 23, R. Cottet; 24, H. Dana; 26, H. Gimeno; 28 E. Matías; 30, C. Marincovich; 34, M. Vizcay; 36, A. Bertolotto; 37, J. Faustino; 40, L. J. Villa; 41, A. Melino; 44, P. A. Rosetto; 45, T. Bordeu; 46, J. R. Novack; 47, A. O. Tempone; 52, D. J. Zaremba; 55, O. E. Tomietto; 56, C. Castaño; 57, A. Del Vitto; 65, V. Tirabasso; 67, D. Musso; 70, R. Requejo; 71, J. Sanese; 72, E. Usandizaga; 74, G. F. Martini; 78, D. Nardini; 79, "Libera-Bozzone"; 81, E. Volpicina; 85, J. De Dios; 87, "Carlos Vidal"; 88, A. Virulege; 89, R. Brandoni; 91, M. Bahillo; 95, M. Layús; 96, O. Montero; 98, M. M. Mujica; 100, J. Ultra; 101, U. V. Pourciel; 103, "Catacho"; 105, A. Hermogine; 106, J. N. Santolaya; 107, E. L. Bravi; 108, A. Fretes; 109, E. Gayero; 110, A. Bautista; 111, E. C. R. Tagle; 114, "Luna-Lionetti"; 118, N. O. Area; 120, A. R. Lacava; 122, L. Meretta; 123, H. A. Polo; 124, H. A. Manegila; 125, F. Bruno; 126, A. E. Damini; 133, J. Capozzo; 134, J. R. Pernigotti; 135, J. D. Argüello; 137, F. Arana; 153, F. Mayorga; 154, C. R. Boscacci y 155, C. R. Cáneva. Arribo fuera de hora el 14, de C. Galbato.

CLASIFICACION 1ª ETAPA: 1.118,3 Km.

Cat.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	5	E. Copello	Torino	5h.13m.02s.
2º	1	E. Casá	Ford F-100	5h.14m.25s.
3º	16	N. Estéfano	Torino	5h.15m.28s.
4º	38	A. Vianini	Chevrolet	5h.15m.40s.
5º	3	H. L. Gradassi	Torino	5h.17m.14s.
6º	11	M. Tarducci	Torino	5h.19m.16s.
7º	42	E. R. Canedo	Torino	5h.19m.29s.
8º	2	J. M. Bordeu	Chevrolet	5h.24m.57s.
9º	48	C. Tartara	Torino	5h.26m.44s.
10º	150	T. Riva	Torino	5h.27m.37s.
11º	64	B. M. Larriestra	Ford F-100	5h.28m.51s.
12º	141	"Cacho"	Chevrolet	5h.31m.10s.
13º	22	"Larry"	Torino	5h.31m.28s.
14º	31	B. H. Caldarella	Torino	5h.31m.30s.
15º	10	G. Perkins	Torino	5h.32m.29s.
16º	84	N. P. Rondelli	Torino	5h.32m.55s.
17º	63	J. E. M. Boero	Chevrolet	5h.33m.06s.
18º	7	C. H. Malnatti	Torino	5h.33m.34s.
19º	33	O. Cordonnier	Torino	5h.33m.36s.
20º	21	M. Calamante	Chevrolet	5h.34m.20s.
21º	94	C. R. Ruesch	Torino	5h.37m.38s.
22º	35	C. Villanueva	Ford F-100	5h.39m.20s.
23º	49	R. Sauze	Ford F-100	5h.40m.12s.
24º	32	A. Sogolo	Ford F-100	5h.41m.53s.
25º	68	"Santos Vega"	Ford F-100	5h.43m.39s.
26º	54	E. Rienzi	Ford F-100	5h.44m.03s.
27º	147	N. Ballario	Torino	5h.44m.07s.
28º	146	R. F. Scaramella	Torino	5h.44m.13s.
29º	117	F. Urruti	Torino	5h.44m.52s.
30º	25	V. Galluzzo	Ford F-100	5h.45m.25s.
31º	97	J. Migliore	Torino	5h.46m.13s.
32º	9	J. Ternengo	Torino	5h.46m.39s.
33º	129	J. M. Faraoni	Torino	5h.48m.15s.
34º	104	P. Pérez	Torino	5h.50m.44s.
35º	43	A. Villegas	Torino	5h.50m.52s.
36º	145	D. Benamiel	Torino	5h.58m.45s.
37º	93	H. J. Brown	Torino	5h.59m.51s.
38º	142	J. E. Cruciani	Torino	6h.00m.25s.
39º	152	A. Cacuri	Torino	6h.05m.06s.
40º	58	R. Laborito	Ford F-100	6h.05m.14s.
41º	51	H. Rey	Torino	6h.08m.04s.
42º	69	A. Martorell	Ford F-100	6h.08m.22s.
43º	92	O. L. Tosti	Ford F-100	6h.09m.02s.
44º	86	J. F. Grimoldi	Ford F-100	6h.10m.05s.
45º	29	H. Figlioli	Chevrolet	6h.19m.03s.
46º	50	H. Gilli	Chevrolet	6h.20m.00s.
47º	148	A. B. Pérez	Valiant	6h.20m.10s.
48º	75	A. S. Santoro	Ford F-100	6h.22m.13s.
49º	73	F. N. Mabellini	Ford F-100	6h.24m.10s.
50º	53	M. Feijoo	Ford F-100	6h.25m.82s.
51º	13	L. Di Palma	Torino	6h.28m.00s.
52º	20	J. Manzano	Torino	6h.30m.42s.
53º	113	P. Cuesta	Falcon F-100	6h.30m.55s.
54º	18	R. J. M. Bonanno	Chev. F-100	6h.33m.50s.
55º	131	E. Savino	Chevrolet	6h.39m.05s.
56º	59	N. Marallii	Ford F-100	6h.39m.08s.
57º	132	H. A. Milanesio	Ford	6h.42m.53s.
58º	8	A. T. Rienzi	Ford F-100	6h.44m.12s.
59º	61	V. Conejero	Chevrolet	6h.50m.41s.
60º	121	D. Saccani	Chevrolet	6h.54m.42s.
61º	17	R. O. Rodríguez	Chevrolet	6h.55m.10s.
62º	149	C. Cumba	Falcon F-100	6h.59m.25s.
63º	39	H. C. Conti	Ford F-100	7h.01m.49s.
64º	83	"Hnos. Suárez"	Ford F-100	7h.05m.21s.
65º	130	A. O. Sarno	Torino	7h.10m.43s.

Promedio del ganador: 214,347 k.p.h

TODO PARA EL CONFORT DEL AUTOMOVILISTA

- Vacaciones
- Cámping
- Pic - Nic
- Viajes

UN ARTICULO PARA CADA AUTOMOVIL

Mesas Viajeras Plegables
4 Asientos. Oferta $7.490.-

NO SALGA DE VACACIONES SIN SU GARAGE

¡USTED LO NECESITA!

AHORRE $ SOMOS FABRICANTES de un verdadero y práctico GARAJE PORTATIL que protege su coche del sol, lluvia, viento, granizo, heladas, polvo, etc. Se fabrica en resistente tela de algodón especial revestida con policloruro de vinilo importado, plastificada en su parte exterior y afelpada por dentro. No raya, no deteriora, ni se pega con el calor. Cosida y Soldada, 100 x 100 impermeable. Ventilación integral. Todas las marcas y modelos de autos. Envíos al interior.

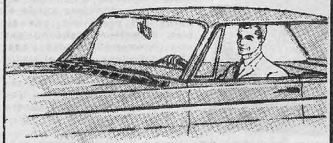
PEDRO V. CAFFARENA - Juan B. Justo 6801 - Buenos Aires

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS • T. E. 69 - 6065 • ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

Anexo: Avda. JUAN B. JUSTO 6750, esq. MAR DEL PLATA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GURATTI Y VISO



SU VEHICULO TIENE UN PRECIO...

...PERO SU VIDA, NO!

Wagner Lockheed

Su vida es TODO para los suyos. ¡No la arriesgue!...

¿Cuánto hace que usted no hace revisar el sistema de frenos de su coche? ¡Hágalo ya! Y si hay que renovar el Flúido, reemplazar un caño o una pieza del cilindro maestro o del cilindro de ruedas, exija que sean WAGNER LOCKHEED. Son sus mejores aliados en cuanto a la SEGURIDAD de sus frenos.

Por eso es que la mayoría de los fabricantes de automotores equipan sus unidades con Flúido, Caños y Bombas de Frenos WAGNER LOCKHEED. Recuérdelo y exija siempre

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

Marcas Registradas

Fabricados por **FARLOC ARGENTINA S A.**, en sus establecimientos de José León Suárez, Prov. de Bs. As., bajo licencia exclusiva y contralor técnico de **Wagner Electric Corporation, U. S. A.**

2ª Etapa: San Rafael - San Juan

LAS DOS "LIEBRES" EN PUNTA, AL CABO DE UN TRAMO DIFICIL

• *En plena cordillera, luchando junto al paisaje lujurioso de Cuyo, sigue Copello siendo el puntero.*

El "filtro" fácil quedó atrás desde que las máquinas, otra vez en carrera, dejaron San Rafael y consecuentemente, el asfalto. Copello salió en punta, al retrasarse Casá, planteándose una dura lucha, en tanto Tarducci, Vianini, Rodríguez Canedo, "Larry" y Manzano, sostenían un ritmo intenso. Los 561,4 kilómetros hasta San Juan —poco más de la mitad de la distancia del primer tramo—, amenazaban con resultar desastrosos para muchos de los participantes.

• UN HECHO INSOLITO

Desde el parque cerrado hasta el punto de largada hubo novedades: sufrieron recargos Rienzi (4m20s), González (1m20s), Caccuri (40s) y Casá (40s). En el caso del Tuqui, se suscitó un caso insólito: al retirar su máquina, no arrancaba. Hubo gran tensión y hasta desesperación, observándose que había desaparecido una abrazadera de un caño y que el piloto, con el rostro demudado, decía: "Esto es sabotaje"... Por fin llegó al lugar de partida, pero perdió su turno y salió detrás de Copello, lanzándose en impresionante persecución.

Como el ánimo ofrecía todas las "variedades" de nuestro suelo (asfalto, tierra, ascenso y descensos, precipicios, puentes angostos y guardaganados), los "tuercas" más sádicos buscaron posiciones estratégicas para palpitar las "tortas". Y las hubo. Algunas curvas tomaron desprevenidos a varios corredores y siguieron tangencialmente, aunque por fortuna, pese a que en algunos casos el porrazo fue grande, todo el mundo salió ileso. La máquina de Tártara, por ejemplo, rozó un puente y en el derrape del rebote fue a dar contra un pilar de cemento, volcando. El coche de Martorell también tumbó, desbarrancándose unos 50 metros y en ambos casos los tripulantes salieron indemnes. El "chivo" de Conejero quedó al borde del precipicio, con su tren delantero deshecho por una tremenda piedra, casi balanceándose sobre el vacío de profundidad ignota...

Otro "bolio" fue en una seguidilla de "despites": el auto de Caldarella chocó contra el de Ternengo, debiendo desertar el primero. Tampoco hubo desgracias personales.

Extraordinario enfoque de la marcha de Gradassi, ya escolta principal de la otra Liebre. Fue 2º. •

• UNA ETAPA DURA

Las exigencias del camino habían parado a varios empinados, como el pibe Di Palma y Héctor Rey. También quedaban marginados Sarno, Larriestra y Conti, en tanto desde Pareditas, como corilario de un duelo librado rueda a rueda, con preponderancia alternada, se fue en la punta el prototipo de Copello, quedando tercero Gradassi y detrás Nasif, Vianini, Tarducci, Gastón, R. Canedo y "Larry". Bordeu, en cambio, se manifestaba lentamente, con problemas técnicos superables, pero que lo relegaban del pelotón de avanzada. Hubo un amague profundo de Vianini, pero cuando superó a Gradassi y Casá y se iba en busca del puntero, se le quedó la palanca de cambios en la mano y debió detenerse para reparar. En Ancheris (181,1 kms.), punteaba en los relojes a razón de 209,374 kph.

Hubo problemas generales de carburación en la "trepada", disparándose

CASA JULIO

de R. JULIO LEVIS
IMPORTADOR

COLOCACION Y VENTA DE CRISTALES DE SEGURIDAD
COLISAS Y PERFILES DE GOMA
PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES

AHORA EN SU
UNICA DIRECCION

BONPLAND 1441/43 • Tel. 772-5645 y 771-4294 • Bs. Aires

ESPECIALIDAD EN
CRISTALES
CURVADOS

Representantes en Cinco Saltos
RIO NEGRO
LA UNION • San Martín 257

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

los dos representantes de Santa Isabel, con el avión de Berta sobre sus "testas", hasta la meta sanjuanina.

La etapa dio notas llamativas, tales como el avance de Rodríguez Canedo, en equilibrada conjunción conductivo-mecánica. La velocidad del "tractor" de Casá, puesta de manifiesto en el llano, pero desmerecida en la parte montañosa, cuando recalentamiento de motor obligó al piloto a moverse con precauciones, ¡cautelosamente, perdiendo valiosos minutos y puestos en la caravana. El repunte de otros dos balcarceños, Bordeu y Calamante, cuyo andar rindió en notoria medida, aunque sin alcanzar el ideal que reclama su prestigio. En cuanto a "Cacho", con el motor experimental de General Motors Argentina y el ingeniero Josepn haciéndole el auxilio en ruta, acusaba excelente rendimiento, pero problemas ajenos a la planta motriz (transmisión y chassis), demoraban su positivismo. La solvencia de Manzano y "Larry" y la regularidad de Perkins y Malnatti.

Desde Potrerillos, 259,5 kms. de la etapa, se afirmó Copello en la vanguardia, manejando hábilmente en el llano y el sinuoso. Gradassi, con similar ductilidad, llevaba el otro Prototipo Mark II en la posición inmediata, formándose el "tandem" ideal para dos máquinas que viajan en equipo.

• SINTESIS GENERAL

De los 71 habilitados para largar este segundo tramo, 3 no lo hicieron por imperio del artículo 17º (no entregar el auto a parque cerrado en término): Ricardo J. M. Bonanno (18), Ricardo Bellitti (77) e Italo Piccolo (119). Largaron, pues, 68 y se clasificaron 51, pues hubo uno que llegó fuera de término, Héctor Figlioli (2) y 15 abandonos: Luis R. Di Palma (13), Nasif Estéfano (16), Benedicto H. Caldarella (31), Carlos J. Tártara (48), Héctor Rey (51), Nello Marsilli (59), Vicente Conejero (61), Bautista M. Larriestra (64), "Santos Vega" (68), Antonio Martorell (69), Mario Silvani (90), Carlos R. Ruesch (94), José Rodríguez Larquin (99), Pedro Pérez (104) y Alberto Oscar Sarno (130).

• *Con el marco majestuoso de la famosa zona de Villavicencio, avanza levantando nubes de polvo y pedregullo el ambicioso R. Canedo. Fue 3º.*

• *Rezagando en la general, pero buscando mejorar, Manzano "volanteó" con habilidad y fuerza. Fue cuarto en el segundo tramo.*

Línea completa de COJINETES de BANCADA BIELA y LEVAS

NACIONALES IMPORTADOS y FABRICACIONES ESPECIALES

FEDERAL Mogul

MINOLI

JP

GLYCO

GLACIER

BRONZINE AURORA

CLEVITE 77

BORG WARNER

BENINI S.R.L.

LAVALLE 1731
T. E. 49-7303 - 46-1918/1663

BUENOS AIRES

CLASIFICACION 2ª ETAPA: 561,4 Km.

Col.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	5	E. Copello	Torino	3h.29m.28s.
2º	3	E. L. Gradassi	Torino	3h.32m.26s.
3º	42	E. R. Canedo	Torino	3h.36m.16s.
4º	20	J. Manzano	Torino	3h.39m.07s.
5º	7	C. Malnatti	Torino	3h.42m.22s.
6º	22	"Larry"	Torino	3h.43m.38s.
7º	10	G. Perkins	Torino	3h.43m.55s.
8º	117	F. Urruti	Torino	3h.48m.24s.
9º	1	E. Casá	Ford F-100	3h.48m.37s.
10º	2	J. M. Bordeu	Chevrolet	3h.48m.53s.
11º	21	M. Calamante	Chevrolet	3h.50m.11s.
12º	63	J. E. M. Boero	Chevrolet	3h.50m.20s.
13º	33	O. Cordonnier	Torino	3h.50m.44s.
14º	11	M. Tarducci	Torino	3h.51m.28s.
15º	150	T. Riva	Torino	3h.53m.15s.
16º	97	J. Migliore	Torino	3h.53m.43s.
17º	84	N. Rondelli	Torino	3h.58m.16s.
18º	147	N. Ballario	Torino	4h.02m.02s.
19º	141	"Cacho"	Chevrolet	4h.04m.19s.
20º	43	A. Villegas	Torino	4h.05m.50s.
21º	17	R. O. Rodríguez	Chevrolet	4h.07m.38s.
22º	35	C. Vilanueva	Ford F-100	4h.08m.16s.
23º	129	J. M. Faraoni	Torino	4h.09m.09s.
24º	54	E. Rienzi	Ford F-100	4h.10m.43s.
25º	22	A. Sogolo	Ford F-100	4h.11m.26s.
26º	8	A. T. Rienzi	Ford F-100	4h.14m.49s.
27º	142	J. E. Cruciani	Torino	4h.15m.40s.
28º	53	M. Feijoo	Ford F-100	4h.18m.20s.
29º	38	A. Vianini	Chevrolet	4h.19m.34s.
30º	39	H. C. Conti	Ford F-100	4h.22m.51s.
31º	49	R. Sauze	Ford F-100	4h.24m.52s.
32º	75	A. Santoro	Ford F-100	4h.25m.19s.
33º	50	H. Gilli	Chevrolet	4h.28m.37s.
34º	93	H. J. Brown	Torino	4h.30m.00s.
35º	86	J. F. Grimoldi	Ford F-100	4h.31m.35s.
36º	113	P. Cuesta	Ford F-100	4h.35m.45s.
37º	145	D. Bonamici	Torino	4h.36m.35s.
38º	9	J. Ternengo	Torino	4h.36m.50s.
39º	148	A. B. Pérez	Valiant	4h.38m.01s.
40º	82	S. J. González	Ford F-100	4h.40m.02s.
41º	132	H. A. Milanesio	Ford 59 AB	4h.41m.49s.
42º	92	O. L. Tosti	Ford F-100	4h.43m.40s.
43º	146	R. Scaramella	Torino	4h.44m.15s.
44º	73	F. N. Mabellini	Ford F-100	4h.44m.59s.
45º	131	E. Savino	Chevrolet	4h.58m.15s.
46º	58	R. Laborito	Ford F-100	5h.01m.17s.
47º	140	R. Speranza	Ford F-100	5h.01m.46s.
48º	149	C. Cumba	Falcon F-100	5h.08m.49s.
49º	25	V. Galluzzo	Ford F-100	5h.17m.52s.
50º	83	"Hnos. Suárez"	Ford F-100	5h.23m.18s.
51º	152	A. Cacuri	Torino	5h.29m.13s.
52º	121	D. Saccani	Chevrolet	5h.34m.50s.

Promedio del Ganador: 160,808 k.p.h.

GENERAL 2ª ETAPA: 1.679,7 Km.

Col.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	5	E. Copello	Torino	8h.42m.30s.
2º	3	H. L. Gradassi	Torino	8h.49m.40s.
3º	42	E. R. Canedo	Torino	8h.55m.45s.
4º	1	E. Casá	Ford F-100	9h.03m.02s.
5º	11	M. Tarducci	Torino	9h.10m.44s.
6º	2	J. M. Bordeu	Chevrolet	9h.13m.50s.
7º	22	"Larry"	Torino	9h.15m.06s.

• "Santos Vega" tuvo registros llamativos y estuvo entreverado, pero en la etapa sufrió un accidente. Abandonó.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
8º	7	C. H. Malnatti	Torino	9h.15m.56s.
9º	10	G. Perkins	Torino	9h.16m.21s.
10º	150	T. Riva	Torino	9h.20m.52s.
11º	63	J. M. Boero	Chevrolet	9h.23m.26s.
12º	33	O. Cordonnier	Torino	9h.24m.20s.
13º	21	M. Calamante	Chevrolet	9h.24m.31s.
14º	84	N. P. Rondelli	Torino	9h.31m.11s.
15º	117	F. Urruti	Torino	9h.33m.16s.
16º	38	A. Vianini	Chevrolet	9h.35m.14s.
17º	141	"Cacho"	Chevrolet	9h.35m.29s.
18º	97	J. Migliore	Torino	9h.39m.56s.
19º	147	N. Ballario	Torino	9h.46m.09s.
20º	35	C. Villanueva	Ford F-100	9h.47m.36s.
21º	22	A. Sogoló	Ford F-100	9h.53m.19s.
22º	54	E. Rienzi	Ford F-100	9h.54m.46s.
23º	43	A. Villegas	Torino	9h.56m.42s.
24º	129	J. Faraoni	Torino	9h.57m.24s.
25º	49	R. Sauze	Ford F-100	10h.05m.04s.
26º	20	J. Manzano	Torino	10h.09m.49s.
27º	142	J. Cruciani	Torino	10h.16m.05s.
28º	9	J. Ternengo	Torino	10h.23m.29s.
29º	146	R. Scaramella	Torino	10h.28m.28s.
30º	93	H. J. Brown	Torino	10h.29m.51s.
31º	145	D. Bonamici	Torino	10h.35m.20s.
32º	86	J. F. Grimoldi	Ford F-100	10h.41m.40s.
33º	53	M. Feijóo	Ford F-100	10h.44m.12s.
34º	75	A. S. Santoro	Ford F-100	10h.47m.32s.
35º	50	H. Gilli	Chevrolet	10h.48m.37s.
36º	92	O. Tosti	Ford F-100	10h.52m.42s.
37º	148	A. Pérez	Valiant IV	10h.58m.11s.
38º	8	A. T. Rienzi	Ford F-100	10h.59m.01s.
39º	17	R. O. Rodríguez	Chevrolet	11h.02m.48s.
40º	25	V. Galluzzo	Ford F-100	11h.03m.17s.
41º	58	R. Laborito	Ford F-100	11h.06m.31s.
42º	113	P. Cuesta	Falcon F-100	11h.06m.40s.
43º	73	F. Mabellini	Ford F-100	11h.09m.09s.
44º	39	H. G. Conti	Ford F-100	11h.24m.40s.
45º	132	H. A. Milanesio	Ford 59 AB	11h.24m.42s.
46º	152	A. Cacuri	Torino	11h.34m.19s.
47º	131	E. Savino	Chevrolet	11h.37m.20s.
48º	149	C. Cumba	Falcon F-100	12h.08m.14s.
49º	82	S. J. González	Falcon F-100	12h.10m.54s.
50º	83	"Hnos. Suárez"	Ford F-100	12h.28m.39s.
51º	121	D. Saccani	Chevrolet	12h.29m.32s.
52º	140	R. Speranza	Ford F-100	12h.37m.53s.

Promedio del ganador: 192,884 k.p.h.

FABRICADAS Y GARANTIZADAS POR:

EMPAQUETADURAS MARCA FRALUGA REGISTRADA para BOMBAS de AGUA

AUTOMOTORES, TRACTORES, E INDUSTRIAS

INDUSTRIA ARGENTINA

FRALUGA S. R. L.
MURGUIONDO 1668/72
T. E. 68-4535
Buenos Aires

DISTRIBUIDAS POR:

RYAPAC José Bonifacio 2384 T. E. 63-0975 • Buenos Aires
PROVINCIA DE BUENOS AIRES - LA PAMPA - RIO NEGRO - NEUQUEN CHUBUT

D. LEVY y Cía. San Martín 2225 Rosario - T. E. 84171 - SANTA FE - ENTRE RIOS - CORRIENTES - CHACO - MISIONES - CORDOBA - FORMOSA

A. GIMENEZ Saavedra 1235 San José - Mendoza - T. E. 13122 - SAN JUAN - MENDOZA - SAN LUIS

ARGOFLEX Ayacucho 216 - San Miguel de Tucumán - T. E. 22506 - TUCUMAN - SALTA - JUJUY - S. DEL ESTERO - LA RIOJA - CATAMARCA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Diseñado y realizado como los silenciadores de los automóviles de competición, pero íntegramente en acero inoxidable, lo que asegura duración inimitada y óptimo resultado bajo cualquier exigencia.

Especiales para Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Chevrolet, Peugeot, Fiat, Etc.

Fabricado y diseñado por F.A.S. Pepa Hnos. S. A. principal proveedor de caños de escape y silenciadores para las fábricas de automotores

Pedidos e informes

Av. Garibaldi 1415 Lomas de Zamora Tel. 40-2678 243-5846 3779

F.A.S. PEPA HNOS. S. A.

TAMBIEN DISPONEMOS LA LINEA CLASICA EN CHAPA D.D.

Por el Salto de la Quebrada, hacia San Luis, vía el nuevo puntero. Gradassi dejó atrás, detenido, a su compañero Copello.

3ª Etapa: San Juan - San Luis

Cada tramo de una carrera es una trampa y a veces, mortal. Mortal para los autos, para los hombres y para las posibilidades deportivas. El tercer período del Gran Premio comprendía un recorirdo breve, el más breve de los 4 elegidos por el ACA, pero de difícil trámite, el más difícil si se le agrega el "condimento" de lo que quedó atrás y lo que resta por delante, con tripulantes y mecánica fatigada.

Sin embargo, fue un imponderable el que jugó las piezas del tablero en los movimientos de avanzada. En una zona donde las lluvias son casi sorprendentes, por su ausencia prolongada, justo se desató una tormenta de padre y señor nuestro, con rayos, truenos y todo el ruido de que son capaces

GRADASSI APROVECHO "SU MINA CAPILLITAS" Y DEJO PARADO A COPELLO, PARA PUNTEAR

• *Juan Manuel I y Juan Manuel II cambian impresiones en San Luis. Bordeu repuntaba y entró segundo.*

los elementos que funcionan sobre nuestras cabezas. Y un vado tradicionalmente seco, se convirtió en casi medio metro de agua que Copello encaró con la caja engranada al intentar los rebajes, mojándole bobina y distribuidor. Se creyó, poco después, que allí se había repetido un episodio similar al de 1959, cuando Juan Gálvez paró en Mina Capillitas y Alzaga le arrebató la carrera y el campeonato. Porque Gradassi, al verlo detenido a su coequipier, pasó "suavecito" y se fue en punta como lo había hecho hace 8 años "el Rolo"...

Por excederse en las 6 horas máximas permitidas para reparar los autos, quedó sin poder partir Heraldo Gilli (50). Largaron solamente 51 y entre ellos, Sogoló (32) con 9 minutos de recargo.

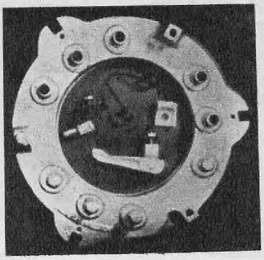
A las 7 en punto salió de San Juan la "liebre" piloteada por Copello, en busca de los 533,3 kilómetros de camino hacia San Luis. Los participantets salieron con un minuto de intervalo. De salida el ritmo fue intenso, al aprovecharse el tramo pavimentado. A pocos kilómetros el auto de Scarainella rompió el diferencial, regresando el piloto a San Juan, haciendo abandono de la prueba. La máquina 54, comandada por Ermelindo Rienzi, se fue de la carretera ante alguna falencia de tren delantero o de rodado, sufriendo desperfectos insalvables. Los tripulantes surgieron de la máquina sin lesiones de gravedad.

Uno de los animadores principales de la competencia quedó al margen de la misma a 59,1 kilómetros de la etapa. A la altura de Vallecito, el coche de Rodríguez Canedo (42), se detuvo al costado del camino. No tardó su piloto en comprobar que había roto la cadena de distribución y que era imposible continuar. Su deserción se produjo cuando, siendo 3º en la general, estaba dando caza a Gradassi en la etapa para puntear el tramo. Manzano paró para auxiliar a su coequipier, pero ante lo irreparable, continuó raudamente.

Por su parte, Bordeu asediaba a Casá, en el duelo particular de los dos balcarceños y a la altura de Nikizanga (81,200 kms.), punteaba en ruta y neto Copello a 185,129 kph. con 26m19s; 2º Manzano, 26m41s; 3º "Larry", 26m54s; 4º Gastón Perkins, 27m8s; 5º Gradassi, 6º Bordeu, 7º Vianini, 8º Casá. 9º Tulio Riva, 10º Urruti, 11º Mainatti, 12º Martínez Boero. 13º Tarducci, 14º Calamante y 15º Cordonnier.

Con actuación matemáticamente regulada, Tarducci en • tierra puntana. Tercero en el tramo y la general.

¡NO MAS PROBLEMAS EN EMBRAGUE! UTILIZANDO EN SU AUTOMOTOR



LA PLACA DE EMBRAGUE FLOTANTE

¡NO MAS ROTURAS! SEGURIDAD 100 x 100°/o

NUEVO TIPO DE PLACA DE EMBRAGUE

REGISTRADA PARA EMBRAGUE BORG & BECK

Patente de Invención Nº 157.534

OTORGADA EL 9 DE NOVIEMBRE DE 1967 POR 15 AÑOS

para Ford F-100 - 350 - 600 - Mercedes Benz 350 - 112

Camiones - Colectivos - Tractor Someca y otros

DOMINGO Y ROBERTO GIMENO

SAN FERNANDO 124 • T. E. 755 - 0497 • SAN ANDRES F. G. B. M.

ATENDEMOS CUALQUIER CONSULTA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ya había tenido inconvenientes, pero iba a registrar otros más graves. Es Gastón Perkins, 4º en la etapa.

Prácticamente destruido quedó el Torino de Ternengo, fuera del camino. (Foto de Orlando, de SUMED).

• LA LIEBRE MOJADA

Cerca de la localidad de Macasin se produjo el incidente del vado, donde se plantó la máquina del puntero. Pasaron varios competidores, entre ellos Tarducci, empujando el auto de Manzano por largo trecho, sin lograr hacerlo arrancar, pero ninguno ayudó a Copello Hasta que llegó Cordonnier, quien empujó y sacó del mal trance al sanjuanino, pero... quedándose él. En efecto su Torino sufrió en su transmisión y se le engranó la caja de velocidades. Copello había perdido su posición de privilegio y volvía a la carrera. Cordonnier perdía valiosos minutos y quedaba tratando de reparar para continuar.

Fue la clave de la etapa, provocando emociones impactantes.

• PUNTEA VIANINI

La famosa "garrafa" o "cohete V-1" de los hermanos Bellavigna habían recuperando 10 posiciones en el camino Vianini —su piloto—, partió en el lugar 27º y se hallaba, a esta altura de los acontecimientos 17º. Su ubicación en la clasificación del tramo, habría de saberse enseguida, lo exaltaba al primerísimo plano. Tulio Riva y Martínez Boero también surgían a la consideración en puestos de avanzada. En Chepes (211,4 km), la clasificación era esta: 1º Vianini 1h11m2s; 2º Gradassi, 1h11m15s; 3º Bordeu, 1h11m32s; 4º Larry, 5º Casá, 6º Riva, 7ºBoero, 8º Urruti, 9º Tarducci, 10º Perkins y 11º Copello. Este último apuraba el ritmo desesperadamente, tratando de recuperar posiciones.

En la general, también Gradassi llevaba 10 minutos a Copello, siendo 3º Casá, 4º Tarducci, 5º Bordeu y 6º Larry.

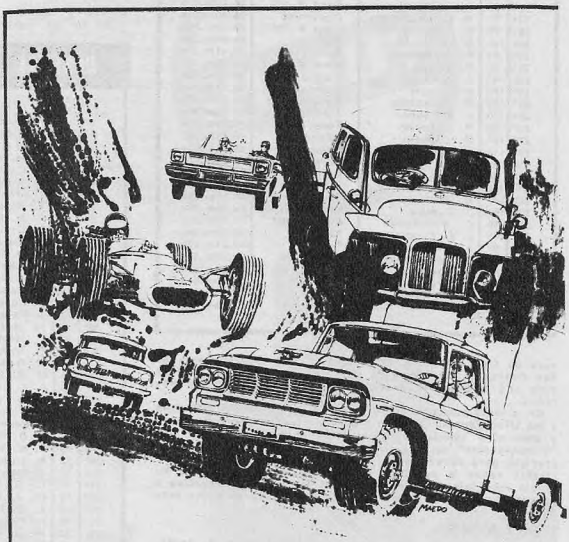
Antes de 275 kms. de recorrido de la etapa volvió Gradassi a ser el líder, ante inconvenientes que detuvieron la marcha de Vianini. Por su parte, Mainatti y Tarducci trataban de asediar a Casá —aflojando el tren de marcha— y a Bordeu y Gastón Perkins.

Los badenes, lomos de burro, ripio, piedras sueltas, sinuosos y puentes angostos favorecían el andar de Gradassi en la cabecera y dificultaban el ritmo de Copello, quien en lugar de descontar minutos, cada vez resentía más su labor en el cronómetro.

Surgieron nítidos valores como Tulio Riva, Urruti y Martínez Boero, de descollante accionar, tanto en rendimiento mecánico como en capacidad conductiva en tramos realmente exigentes.

Bordeu apuraba notoriamente y se arrimaba cada vez más. Incluso logró el 2º puesto por tiempo neto, cuando Gradassi viajaba a una media del orden de los 180 kph. "Larry", Perkins y Bordeu, no obstante, estaban muy pegados en el reloj y así fue como también en 350 kilómetros de marcha, "Larry" era el puntero de la etapa, a razón de 186,030 kph, escoltado por Gradassi a slo 25 segundos y Bordeu a un minuto.

Cerca de San Luis el auto de Copello esquivó un caballo y pasó un mal momento, llegando a la meta sin parabrisas, en tanto Martínez Boero sufría ro-



EN CARRERA...
EN PASEOS...
EN VACACIONES...
EN TRABAJO...

LA MISMA SEGURIDAD: FRENOS Bendix

preferidos por los VENCEDORES EN LAS COMPETENCIAS; por los FABRICANTES DE COCHES Y CAMIONES; por los CONDUCTORES y sus MECANICOS.

Todos exigen, para seguridad en cualquier circunstancia,

FLUIDO PARA FRENOS FRENOS HIDRAULICOS FRENOS DE POTENCIA FRENOS DE DISCOS

Bendix Los primeros en equipos originales y de reposición.

CLASIFICACION 3ª ETAPA: 533,3 Km.

Cód.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	3	H. L. Gradassi	Torino	3h.07m.20s.
2º	2	J. M. Bordeu	Chevrolet	3h.11m.06s.
3º	11	M. Tarducci	Torino	3h.11m.38s.
4º	10	G. Perkins	Torino	3h.13m.55s.
5º	22	"Larry"	Torino	3h.16m.40s.
6º	117	F. Urruti	Torino	3h.18m.02s.
7º	150	T. Riva	Torino	3h.18m.03s.
8º	1	E. Casá	Ford F-100	3h.22m.40s.
9º	7	C. Malnatti	Torino	3h.23m.26s.
10º	21	M. Calamante	Chevrolet	3h.27m.29s.
11º	5	E. Copello	Torino	3h.33m.17s.
12º	141	"Cacho"	Chevrolet	3h.37m.56s.
13º	53	M. Feijoo	Ford F-100	3h.38m.44s.
14º	39	H. Conti	Ford F-100	3h.38m.51s.
15º	84	N. Rondelli	Torino	3h.39m.41s.
16º	92	O. L. Tosti	Ford F-100	3h.40m.01s.
17º	17	R. O. Rodriguez	Chevrolet	3h.40m.51s.
18º	75	A. Santoro	Ford F-100	3h.40m.59s.
19º	145	D. Bonamicci	Torino	3h.41m.05s.
20º	73	F. Mabellini	Ford F. 100	3h.41m.21s.
21º	49	R. Sauze	Ford F-100	3h.42m.12s.
22º	43	A. Villegas	Torino	3h.47m.33s.
23º	152	A. Cacuri	Torino	3h.51m.38s.
24º	132	H. Milanesio	Ford 59 AB	3h.52m.47s.
25º	129	J. Faraoni	Torino	3h.54m.08s.
26º	58	R. Laborito	Ford F-100	3h.55m.17s.
27º	121	D. Saccani	Chevrolet	4h.02m.50s.
28º	113	P. Cuesta	Falcon F-100	4h.06m.36s.
29º	83	"Hnos. Suárez"	Ford F-100	4h.08m.05s.
30º	82	S. J. González	Falcon F-100	4h.08m.13s.
31º	148	A. B. Pérez	Valiant IV	4h.08m.57s.
32º	147	N. Ballario	Torino	4h.10m.09s.
33º	149	C. Cumba	Falcon F-100	4h.14m.11s.
34º	35	C. Villanueva	Ford F-100	4h.15m.20s.
35º	142	J. E. Cruciani	Torino	4h.20m.58s.
36º	97	J. Migliore	Torino	4h.21m.12s.
37º	38	O. Gordonnier	Torino	4h.26m.47s.
38º	140	R. Speranza	Ford F-100	4h.28m.54s.
39º	93	H. Brown	Torino	4h.34m.34s.
40º	20	J. Manzano	Torino	4h.52m.06s.
41º	38	A. Vianini	Chevrolet	4h.58m.55s.

Promedio del ganador: 170,807 k.p.h.

tura de tren delantero, al "tragarse" una piedra. Cerca de San Francisco del Monte de Oro, Ternengo embistió con su auto una alcantarilla, destrozando todo el frente de su máquina.

En la meta puntana, mientras tanto, una multitud aclamaba a los triunfadores. Gradassi era el puntero absoluto de etapa y general y eventualmente, del campeonato argentino. Un "imponderable", un charco de agua, había sido la "trampa" propicia para favorecerlo. ¿Estaba dicha la última palabra? ¿Había valido la pena que no se detuviera a auxiliar a su propio coequipier, en un acto liberal de rivalidad deportiva o de cuestión personal? La respuesta sería dada 40 horas después.

• DIEZ MENOS

Un fuera de carrera por artículo 22 (llegó fuera de hora). Jorge Enrique Martínez Boero (63) y 9 abandonos, fue el saldo negativo de este tramo. Los que desertaron fueron: Angel T. Rienzi (8), Jorge Ternengo (9), Vicente Galluzzo (25), Adolfo Sogoló (32), Eduardo Rodríguez Canedo (42), Ermelindo Rienzi (54), Jorge Grimoldi (86), Eduardo Savino (431) y Rodolfo Scaramella (146).

Quedaban 41 competidores habilitados para el último tramo.

"Larry" amagó siempre, pero nimiedades lo frenaron. En la foto aparece, 5º, rumbo a la meta de San Luis.

GENERAL 3ª ETAPA; 2.213,0 Km.

Cód.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	3	H. L. Gradassi	Torino	11h.57m.00s.
2º	5	E. Copello	Torino	12h.15m.47s.
3º	11	M. Tarducci	Torino	12h.22m.22s.
4º	2	J. M. Bordeu	Chevrolet	12h.24m.56s.
5º	1	E. Casá	Ford F-100	12h.25m.42s.
6º	10	G. Perkins	Torino	12h30m.19s.
7º	22	"Larry"	Torino	12h.31m.46s.
8º	150	T. Riva	Torino	12h.38m.55s.
9º	7	C. H. Malnatti	Torino	12h.39m.22s.
10º	117	F. Urruti	Torino	12h.51m.18s.
11º	21	M. Calamante	Chevrolet	12h.52m.00s.
12º	84	N. P. Rondelli	Torino	13h.10m.52s.
13º	141	"Cacho"	Chevrolet	13h.13m.25s.
14º	43	A. Villegas	Torino	13h.44m.15s.
15º	49	R. Sauze	Ford F-100	13h.47m.16s.
16º	33	O. Cordonier	Torino	13h.51m.07s.
17º	129	J. Faraoni	Torino	13h.51m.32s.
18º	147	N. Ballario	Torino	13h.56m.18s.
19º	97	J. Migliore	Torino	14h.01m.08s.
20º	35	C. Villanueva	Ford F-100	14h.02m.56s.
21º	145	D. Bonamici	Torino	14h.16m.25s.
22º	53	M. Feijoo	Ford F-100	14h.22m.56s.
23º	75	A. S. Santoro	Ford F-100	14h.28m.31s.
24º	92	O. S. Tosti	Ford F-100	14h.32m.43s.
25º	38	A. Vianini	Chevrolet	14h.34m.09s.
26º	142	J. Cruciani	Torino	14h.37m.03s.
27º	17	R. O. Rodriguez	Chevrolet	14h.43m.39s.
28º	73	F. N. Mabellini	Ford F-100	14h.50m.30s.
29º	58	R. Laborito	Ford F-100	15h.01m.48s.
30º	20	J. Manzano	Torino	15h.01m.55s.
31º	39	H. C. Conti	Ford F-100	15h.03m.31s.
32º	93	H. J. Brown	Torino	15h.04m.25s.
33º	148	A. B. Pérez	Valiant IV	15h.07m.08s.
34º	113	P. Cuesta	Falcon F-100	15h.13m.16s.
35º	132	H. A. Milanesio	Ford 59 AB	15h.17m.29s.
36º	152	A. Cacuri	Torino	15h.25m.57s.
37º	82	S. J. González	Falcon F-100	16h.19m.07s.
38º	149	C. Cumba	Falcon F-100	16h.22m.25s.
39º	121	D. Saccani	Chevrolet	16h.32m.22s.
40º	83	"Hnos. Suárez"	Ford F-100	16h.36m.44s.
41º	140	R. Speranza	Ford F-100	17h.06m.47s.

Promedio del ganador: 185,188 k.p.h.

TALLER DE SOLDADURAS ADOLFO

ALEJANDRO MAGARIÑOS CERVANTES 4657 - 59 • BUENOS AIRES

SOLDADURAS DE ALUMINIO EN FRIO EVITANDO DEFORMACIONES EN EL MATERIAL DE BASE

Especialidad en CIGÜEÑALES

BLOCK • PUNTAS DE EJE • CARDANES
DIFERENCIALES Y TODA PIEZA MECANICA
DEL AUTOMOVIL • TORNERIA EN GENERAL

RECUERDE: ADOLFO AHORA EN

ALEJANDRO MAGARIÑOS CERVANTES 4657 - 59 T.E. 69-8373
(A 2 cuadras de Segurola)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

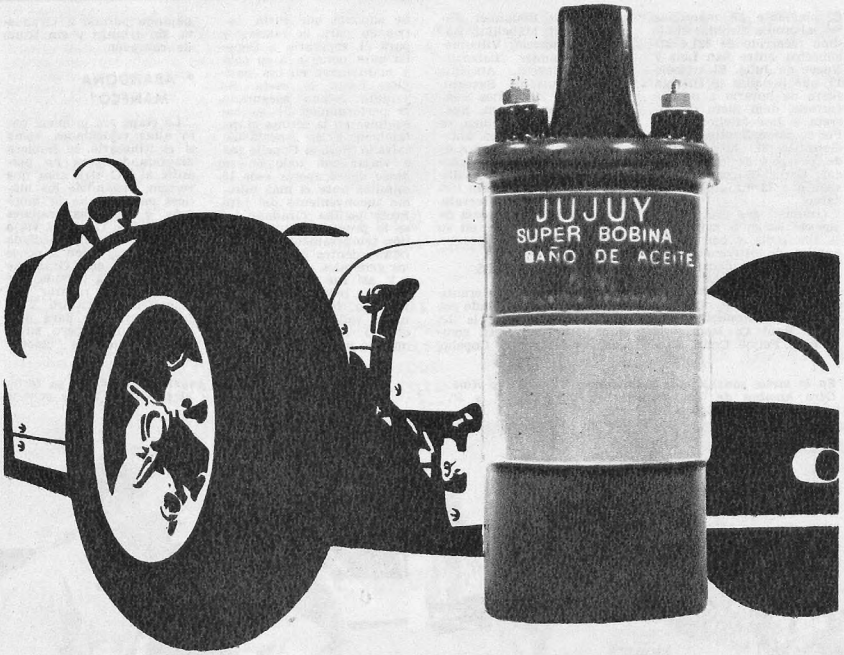
LO MEJOR PARA SU AUTOMOVIL!

BOBINAS DE CALIDAD...

JUJUY

Cualidades necesarias de una bobina técnicamente perfecta:

- Chispa de alta tensión con mínimo consumo de corriente que asegura una larga vida a sus platinos.
- Tensión secundaria potentísima que garantiza un arranque perfecto aunque su batería no esté en condiciones normales.
- Calentamiento limitado contribuyendo a una óptima conservación de los materiales aislantes utilizados.
- Impregnación final con equipos de alto vacío, que aseguran valores de aislación interior no alcanzable con métodos inadecuados.
- Control final de producción que asegura una amplia garantía.



4ª Etapa: San Luís - 9 de Julio

cial y una coleada justo frente a un paso a nivel. Se cruzó "la liebre" y en el terraplén rebotó espectacularmente para volar hacia la banquina en feroz caída y seguir dando trompos y golpes. Estuvo a punto de volcar, pero finalmente quedó en su posición normal, aunque con notables averías en la cola, costado izquierdo y tren delantero.

Cuando llegó el momento del examen mecánico, un brazo de suspensión de la parrilla estaba roto. Hubo que ir hasta la agencia más cercana, conseguir el repuesto y volver a colocarlo. Los 18 minutos a favor se convirtieron en mucho más, pero en contra. Esta vez fue Copello el que pasó.

Todos los premios para Copello. Y además esto: su bella esposa y su madre. Con ellos, Carman y Paredes.

OTRA VEZ EL AGUA, AUNQUE POCA, FUE LA CLAVE Y VENCIO COPELLO

Solamente 39 máquinas salieron a disputar el último recorrido de 831,4 kilómetros, entre San Luis y Nueve de Julio. El artículo 17, que penaliza la entrega fuera de horario a parque cerrado, dejó fuera de carrera a José Migliore (97). Por su parte, Santiago Julio González (82) sufrió 2h21m de recargo y decidió no largar. Daniel Saccani (121), salió con 33 minutos de recargo.

Gradassi era esta vez el que estaba en la cabeza de la fila india y con 30 segundos de diferencia partieron sucesivamente Gastón Perkins, Bordeu, Tarducci, Larry, Malnatti, Casá, Urruti, Riva, Copello, Calamante, Rondelli, "Cacho", Raúl O. Rodríguez, Villegas, Feijóo, Conti, Sauze, Santoro, Bonamici, Faraoni, Tosti, Mabellini, Ballario, Milanesio, Villanueva, Cordonnier, Laborito, Cacuri, Cuesta, Anselmo Pérez, Cruciani, Saccani, Manzano, "Hermanos Suárez", Cumba, Brown, Speranza y Vianini, quien se clasificó en la etapa anterior con solo 49 segundos de luz con el cierre del control. Entre Milanesio-Villanueva y Pérez-Cruciani hubo un minuto de intervalo, por la obligada ausencia de Migliore y González en su turno.

• LOS 18 MINUTOS

El factor preponderante de la etapa estaba dado por los 18 minutos que le llevaba Gradassi a su compañero de equipo Copello. Se suponía que Pirin, corriendo para la fábrica y para él, esperaría a Copello para ponerse a su cola y mantenerse en esa posición hasta la meta. Su triunfo estaba asegurado, la performance de su coequipier en la última etapa también y el espectáculo salvado. Pero si Copello iba a viajar con todo en su deseo de recuperar esos 18 minutos ante el más mínimo inconveniente del otro Prototipo Ika, Gradassi hizo lo propio por una cuestión temperamental que no estaba dentro de los cálculos generales.

Y así fue como el agua volvió a poner las cosas en su lugar. No fue ni un río, ni un vado, ni siquiera un charco. Apenas pavimento mojado por una lluvia parcial y una coleada justo frente a un paso a nivel. Se cruzó "la liebre" y en el terraplén rebotó espectacularmente para volar hacia la banquina en feroz caída y seguir dando trompos y golpes. Estuvo a punto de volcar, pero finalmente quedó en su posición normal, aunque con notables averías en la cola, costado izquierdo y tren delantero.

Cuando llegó el momento del examen mecánico, un brazo de suspensión de la parrilla estaba roto. Hubo que ir hasta la agencia más cercana, conseguir el repuesto y volver a colocarlo. Los 18 minutos a favor se convirtieron en mucho más, pero en contra. Esta vez fue Copello el que pasó, dejando parado a Gradassi, sin triunfo y sin título de campeón.

• ABANDONA "MANECO"

La etapa era propicia para altas velocidades, como si el itinerario se hubiera diagramado para no permitir al TC otra cosa que vértigo, negándole los matices emotivos de la montaña y otras expansiones conductivas. Gradassi viajó a fondo, siendo asediado por Perkins, quien a pocos kilómetros, en Granville (43 kms. de la partida), se detuvo para reparar un desperfecto mecánico. Tarducci aprovechó para ubicarse segundo, pero enseguida apareció la "colora-

En la meta, consagrándose también en TC, Tulio Riva. Otro hombre de TM dando el gran salto. 2º y 5º.

Malnatti y su copiloto D'Angelo, satisfechos, ya terminada la dura faena. 5º en el tramo. 7º en la general.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Todo el año le fue adverso, hasta que en el G.P. "voló": Cordonnier.

José Manzano ratificó su capacidad conductiva y gran garra. Fue 4º y 19

El rostro del "Tuqui" Casa denota la fatiga, el esfuerzo. Anduvo bien.

dita" de Bordeu reclamando esa posición.

En Villa Mercedes, Gradassi marcaba un ritmo de 204.230 k.p.h. y aparte Bordeu-Tarducci, que seguían la porfía, Vianini asomaba desde la cola pasando máquinas como postes. Manzano también apuraba en avance llamativo.

Ya en Sampayo, a 164,5 kms. de San Luis, "Maneco" Bordeu detuvo su auto. Trató de reparar, pero no había posibilidad. Desertó, perdiendo la competencia a uno de los valores más populares y empinados.

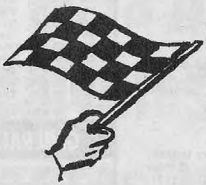
• INTENSA LUCHA

"Larry" apuraba a Tarducci, terciando Malnatti en la puja, pero cuando se supo que Copello estaba 5º en el camino, no cupo duda que era el puntero por tiempo neto. Así fue como tal creencia se confirmó en Holmberg, con esta clasificación: 1º Copello, 2º "Larry", 3º Tarducci, 4tos. Riva y Vianini, 6º Casá, 7º Urruti, 8º Malnatti y 9º "Cacho". Del primero, que registraba un andar de 211,588 k.p.h. al segundo, había sólo 43 segundos, en tanto el tercero, Tarducci, quedaba a 2 minutos de "Larry". Copello estaba decididamente primero en la etapa y la general.

Poco después se notó que Vianini, que había rebasado la línea de 28 máquinas, estaba primero por tiempo neto, mejorando el accionar de Urruti que en consagratoria performance peleaba palmo a palmo el triunfo del parcial, habiendo alcanzado la primacía en el camino. Entre General Villegas y Lincoln el duelo fue sensacional. Solo segundos separaban a amboa corredores, siendo el del "cohete V-1" el puntero. Tercero quedaba Copello, 4º Tarducci, 5º Riva, 6º Manzano, 7º Cordonnier, 8º Malnatti, 9º "Cacho", 10º Raúl O. Rodríguez, 11º Casá y 12º "Larry".

• PRIMERO COPELLO

Poco antes de Junín las cosas se volcaron a favor de Copello: se rezagó Urruti y ya en el paso por esa ciudad, abandonó Vianini, con rotura de biela. El hombre de Ika tomó decididamente la delantera en el camino, los netos de la etapa, de la general y del Campeonato Argentino. Así fue como a las 10h.59m.3s. exactamente, el as sanjuanino cruzaba la meta triunfante, en medio de una multitud impresionante que lo aclamó. Poco después la corona de laureles lo consagraba como el mejor piloto de 1967, recibiendo igual título "ad-honorem" la marca Torino Debutantes en el Gran Premio.



ACOMPAÑADOS EN EL TRIUNFO COMO SIEMPRE CON LOS

Radiadores EL CONDOR

XLV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1967

EDUARDO CASA
3º EN LA CLAS. GENERAL

• RAUL O. RODRIGUEZ
• MARCIAL FEIJOO
• LUIS DI PALMA

JUAN M. BORDEU
2º EN LA CLAS. GENERAL HASTA LA 3ra. ETAPA

FELICITAMOS A TODOS LOS PREPARADORES: MANOLO RODRIGUEZ, TOTO FANGIO, ETC. COMO ASI A TODOS LOS VOLANTES QUE DEPOSITARON SU CONFIANZA EN LOS

Radiadores EL CONDOR

MARIANO CALAMANTE

OSCAR CORDONNIER

•

Nuestras Felicitaciones a LUIS DI PALMA por el RECORD obtenido en 1967 en Junín: 216,348 kilómetros por hora.

•

Una Recordación Póstuma para Alfredo Curcu, Norberto Polinori y otros que se fueron durante el 1967

EL CONDOR
AVENIDA DORREGO 41 AL 99
esquina PARRAL
T. E. 54-3840 y 55-3931 - Bs. As.

Mario Tarducci no afloja nunca y finalmente logra un 2º puesto de antología, en la clasificación final.

De los "tradicionales", solo Casá pudo acuñarse arriba, como feliz tercero después del ganador y Tarducci, adelante de "Larry" y Tulio Riva, gran animador también este último como "novato" en TC.

• LLEGARON SOLO 29

Fueron 10 los abandonos registrados en el último tramo: Juan Manuel Bordeu (2), Andrea Vianini (38), Héctor Conti (39), Perfecto Cuesta (113), Federico Urruti (117), Daniel Sacani (121), José Faraone (129), Héctor Milanesio (132), Danilo Bonamici (145) y Angel Cacuri (152).

• *Alberto Rodríguez Larreta, más conocido como "Larry" obtuvo un 4º lugar en la general, de altos méritos.*

CLASIFICACION 4ª ETAPA: 831,4 Km.

Col.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	5	E. Copello	Torino	3h.54m.33s.
2º	150	T. Riva	Torino	3h.56m.36s.
3º	33	O. Cordonnier	Torino	3h.57m.16s.
4º	20	J. Manzano	Torino	3h.57m.51s.
5º	7	C. H. Malnatti	Torino	3h.58m.39s.
6º	11	M. Tarducci	Torino	3h.59m.01s.
7º	141	"Cacho"	Chevrolet	4h.00m.09s.
8º	17	R. O. Rodríguez	Chevrolet	4h.02m.12s.
9º	22	"Larry"	Torino	4h.02m.43s.
10º	147	N. Ballario	Torino	4h.04m.42s.
11º	49	R. Sauze	Ford F. 100	4h.08m.37s.
12º	1	E. Casá	Ford F. 100	4h.08m.49s.
13º	93	H. Brown	Torino	4h.09m.26s.
14º	35	C. Villanueva	Ford F. 100	4h.09m.55s.
15º	43	A. Villegas	Torino	4h.17m.17s.
16º	10	G. Perkins	Torino	4h.17m.54s.
17º	53	M. Feijoo	Ford F.100	4h.24m.42s.
18º	21	M. Calamante	Chevrolet	4h.28m.23s.
19º	58	R. Laborito	Ford F. 100	4h.31m.18s.
20º	142	J. Cruciani	Torino	4h.41m.47s.
21º	149	C. Cumba	Ford Fal.F.100	4h.48m.35s.
22º	148	A. Pérez	Valiant	4h.55m.28s.
23º	73	F. N. Mabellini	Ford F. 100	4h.56m.04s.
24º	84	N. Rondelli	Torino	4h.56m.16s.
25º	83	Hermanos Suárez	Ford F. 100	4h.57m.11s.
26º	140	R. Speranza	Ford F. 100	5h.21m.22s.
27º	3	H. Gradassi	Torino	5h.29m.18s.
28º	75	A. Santoro	Ford F. 100	5h.56m.49s.
29º	92	O. Tosti	Ford F. 100	6h.08m.05s.

PROMEDIO DEL GANADOR: 212,679 k.p.h.

GENERAL 4ª ETAPA: 3.044,4 Km.

Col.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	5	E. Copello	Torino	16h.10m.20s.
2º	11	M. Tarducci	Torino	16h.21m.23s.
3º	1	E. Casá	Ford F. 100	16h.34m.27s.
4º	22	"Larry"	Torino	16h.34m.29s.
5º	150	T. Riva	Torino	16h.35m.31s.
6º	7	C. Malnatti	Torino	16h.37m.57s.
7º	10	G. Perkins	Torino	16h.48m.19s.
8º	141	"Cacho"	Chevrolet	17h.13m.34s.
9º	21	M. Calamante	Chevrolet	17h.20m.23s.
10º	3	H. Gradassi	Torino	17h.26m.18s.
11º	33	O. Cordonnier	Torino	17h.48m.25s.
12º	49	R. Sauze	Ford F. 100	17h.55m.53s.
13º	147	N. Ballario	Torino	18h.01m.00s.
14º	43	A. Villegas	Torino	18h.01m.32s.
15º	84	N. Rondelli	Torino	18h.07m.08s.
16º	35	C. Villanueva	Ford F. 100	18h.12m.51s.
17º	17	R. O. Rodríguez	Chevrolet	18h.45m.51s.
18º	53	M. Feijoo	Ford F. 100	18h.47m.38s.
19º	20	J. Manzano	Torino	18h.59m.56s.
20º	93	H. Brown	Torino	19h.13m.51s.
21º	142	J. Cruciani	Torino	19h.18m.50s.
22º	58	R. Laborito	Ford F. 100	19h.33m.06s.
23º	73	F. Mabellini	Ford F. 100	19h.46m.34s.
24º	148	A. Pérez	Valiant	20h.02m.36s.
25º	75	A. Santoro	Ford F. 100	20h.27m.16s.
26º	92	O. Tosti	Ford F. 100	20h.40m.48s.
27º	149	C. Cumba	Ford FalF.100	21h.11m.00s.
28º	83	Hermanos Suárez	Ford F. 100	21h.33m.55s.
29º	140	R. Speranza	Ford F. 100	22h.28m.09s.

PROMEDIO DEL GANADOR: 188,248 k.p.h.

Casa "BARILARI"
Ex-Socio de Casa JULIO
Sres. AUTOMOVILISTAS
PROTECRIS
PROTECTORES PARA PARABRISAS
CERRAJERIA
GRAN LOCAL CUBIERTO PARA REPARACIONES • PERSONAL ALTAMENTE CAPACITADO

CRISTALES de SEGURIDAD
AHORA PARA SU COMODIDAD PONE A DISPOSICION DE USTEDES SU NUEVO Y AMPLIO LOCAL PROPIO SITO EN:
Av. JUAN B. ALBERDI 2974 - 76
(a pocos metros de San Pedrito)
Colocación y Venta de CRISTALES DE SEGURIDAD
Especialidad en CRISTALES CURVADOS
COLISAS Y PERFILES DE GOMAS, para Automóviles y Camiones cualquier tipo y modelo
STOCK COMPLETO EN TODA LA LINEA
RETENGA ESTA DIRECCION: Av. JUAN B. ALBERDI 2974 - 76 - T. E. 61 - 8452 CAPITAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La siguiente es una lista completa de todos* los fabricantes de Válvulas en la Argentina que producen válvulas de acuerdo a las exigentes normas y altas especificaciones técnicas requeridas por el 95% de fábricantes de automotores.

* *Thompson Ramco Argentina* S.A.I.C.F.

DISTRIBUIDORES: GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I. - WILL L. SMITH S.A.C.I. - CADMA S.A.C.I.F.

ACTUACION DE LOS INSCRIPTOS EN EL "XLV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA"

En el cuadro siguiente se consigna lo realizado por cada uno de los 155 inscriptos en el "XLV Gran Premio Argentino de Carretera —Supermóvil YPF— 1967", desde el momento del sellado de máquinas, y largada en Olavarría, hasta su término en Nueve de Julio a través de 4 etapas. Las iniciales utilizadas significan: A: Abandonó. NL: No largó. NS: No selló. LLFT: Llegó fuera de término. D: Desclasificado. FC: Fuera de carrera. NEPC: No entregó a parque cerrado. CE: Clasificación en la etapa. CG: Clasificación general progresiva.

Nº	PILOTO	COPILOTO	MARCA COCHE	1ª Etapa	2ª Etapa		3ª Etapa		4ª Etapa	
					C.E.	C.G.	C.E.	C.G.	C.E.	C.C.
1	Eduardo Casá	Horacio Pedernera	Ford F-100	2º	9º	4º	8º	5º	12º	3º
2	Juan M. Bordeu	Hugo Sánchez	Crevrolet 7	8º	10º	6º	2º	4º	A.	
3	Héctor L. Gradassi	Carlos E. Piazza	Mark II Tor.	5º	2º	2º	1º	1º	27º	10º
4	Carlos A. Pairetti	Rubén Aeid	Barrac. Chev.	A.	—		—		—	
5	Eduardo Copello	Héctor Paredes	Mark II Tor.	1º	1º	1º	11º	2º	1º	1º
6	Carlos Menditeguy	Armando Vergauven	Ford F-100	A.	—		—		—	
7	César H. Malnatti	Osvaldo D'Angelo	Torino	18º	5º	8º	9º	9º	5º	6º
8	Angel T. Rienzi	José M. Basilotta	Ford F-100	58º	26º	38º	A.		—	
9	Jorge Ternengo	Alberto Rigoni	Torino	32º	38º	28º	A.		—	
10	Gastón Perkins	Juan Carlos Zurita	Torino	15º	7º	9º	4º	6º	16º	7º
11	Mario Tarducci	Miguel A. Paljón	Torino	6º	14º	5º	3º	3º	6º	2º
12	Dante Emiliozzi	Torcuato Emiliozzi	Ford F-100	A.	—		—		—	
13	Luis Di Palma	Adem Hanley	Torino	51º	A.		—		—	
14	Carmelo Galbato	Juan Agüera	Falcon F-100	LL.F.T.	—		—		—	
15	Rodolfo Alzaga	José M. Viniegra	Torino	A.	—		—		—	
16	Nasif Estéfano	Juan Carvajal	Torino	3º	A.		—		—	
17	Raúl O. Rodriguez	Rubén O. Rico	Chevrolet 7	61º	21º	39º	17º	27º	8º	17º
18	Ricardo J. M. Bonanno	Blas Pinillos	Ford F-100	50º	F.C.		—		—	
19	Rubén Roux	Ricardo Fernández	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
20	José Manzano	Adolfo Marello	Torino	52º	4º	26º	40º	30º	4º	19º
21	Mariano Calamante	Omar Baudo	Chevrolet 7	20º	11º	13º	10º	11º	18º	9º
22	"Larry"	J. L. García Hermo	Torino	13º	6º	7º	5º	7º	9º	4º
23	Raúl Cottet	Onofrio Dinatolo	Ford F-100	A.	—		—		—	
24	Humberto Dana	Jorge Raúl Dana	Ford F-100	A.	—		—		—	
25	Vicente Galluzzo	Manuel Souto	Ford F-100	30º	49º	40º	A.		—	
26	Hugo Gimeno	Atilio Tamanti	Torino	A.	—		—		—	
27	Rubén Fulco	Raúl R. Peralta	Falcon F-100	N.E.P.C.	—		—		—	
28	Eduardo A. Matías	Ricardo A. López	Ford F-100	A.	—		—		—	
29	Héctor Figlioli	Norberto D'Agostino	Chevrolet 7	45º	LL.F.T.		—		—	
30	Carlos Marincovich	Enrique Duplar	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
31	Benedicto H. Caldarella	Héctor A. Galeano	Torino	14º	A.		—		—	
32	Adolfo Sogoló	Carlos Fernández	Ford F-100	24º	25º	21º	A.		—	
33	Oscar Cordonnier	Felipe Cestona	Torino	19º	13º	12º	37º	16º	3º	11º
34	Manuel Vizcay	José Solís	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
35	Crispulo Villanueva	Norberto Torre	Ford F-100	22º	22º	20º	34º	20º	14º	16º
36	Antonio Bertolotto	Jacinto A. Rui	Ford F-100	A.	—		—		—	
37	Julio Faustino	Raúl R. Dalicchio	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
38	Andrea Vianini	Alfredo Alvarez	Chevrolet 7	4º	29	16º	41º	25º	A.	
39	Héctor G. Conti	José L. Giufre	Ford F-100	63º	30º	44º	14º	31º	A.	
40	Luis J. Villa	José Goicochea	Chevrolet	A.	—		—		—	
41	Andrés F. Melino	Carlos A. Barbagallo	Ford F-100	A.	—		—		—	
42	E. Rodríguez Canedo	Víctor Bueno	Torino	7º	3º	3º	A.		—	
43	Adrián Villegas	Juan A. Marconi	Torino	35º	20º	23º	22º	14º	15º	14º
44	Plinio A. Rosetto	Rubén A. Barra	Ford F-100	A.	—		—		—	
45	Teófilo Bordeu	Jorge Velazco	Torino	A.	—		—		—	
46	Juan R. Novack	Miguel C. Schell	Ford F-100	A.	—		—		—	
47	Antonio O. Tempone	M. Rodríguez Rayo	Chevrolet	A.	—		—		—	
48	Carlos J. Tártara	Alberto R. Raffaelli	Torino	9º	A.		—		—	
49	Ricardo Sauze	Carlos Maimone	Ford F-100	23º	31º	25º	21º	15º	11º	12º
50	Heraldo Gilli	Emilio H. Rossa	Chevrolet	46º	33º	35º	F.C.		—	
51	Héctor Rey	Nelson Lepera	Torino	41º	A.		—		—	
52	Dionisio J. Zaremba	Roberto Zaremba	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
53	Marcial Freijóo	Mario Masoli	Ford F-100	50º	28º	33º	13º	22º	17º	18º
54	Ermelindo Rienzi	Juan J. Cabrera	Ford F-100	26º	24º	22º	A.		—	
55	Oscar E. Tomietto	Daniel Mendoza	Ford F-100	A.	—		—		—	
56	Cesáreo Castaño	Carlos Gorrini	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
57	Antonio Del Vitto	Jaime E. Arias	Torino	A.	—		—		—	
58	Roque Laborito	Guillermo Issel	Ford F-100	40º	46º	41º	26º	29º	19º	22º
59	Nello Marsilli	Roberto Gimeno	Ford F-100	56º	A.		—		—	
60	Cayetano Saladino	—	Ford F-100	N.S.	—		—		—	
61	Vicente Conejero	R. A. Bernández	Crevrolet	59.	A.		—		—	
62	Melquíades Bengochea	Edelson Viglieti	Crevrolet	N.S.	—		—		—	
63	J. E. Martínez Boero	Fernando Cisneros	Crevrolet 7	17º	12º	11º	LL.F.T.		—	
64	Bautista M. Larriestra	Aldo H. Mascioli	Ford F-100	11º	A.		—		—	
65	Vicente Tirabasso	Pedro E. Ceruti	Ford F-100	A.	—		—		—	
66	Eulogio Maquirriaín	—	Dodge-Val	N.S.	—		—		—	
67	Daniel Musso	Italo Nardelli	Ford F-100	A.	—		—		—	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº	PILOTO	COPILOTO	MARCA COCHE	1ª Etapa	2ª Etapa		3ª Etapa		4ª Etapa	
					C.E.	C.G.	C.E.	C.G.	C.E.	C.C.
68	"Santos Vega"	Pedro Rosendo	Ford F-100	25º	A.		—		—	
69	Antonio Martorell	Rolando Guarisi	Ford F-100	42º	A.		—		—	
70	Ramón Requejo	Isidro Córdoba	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
71	Jorge Sanese	Angel Buccini	Ford F-100	A.	—		—		—	
72	Eduardo Usandizaga	Alberto Mafesoli	Ford F-100	A.	—		—		—	
73	Félix N. Mabellini	Oscar Landaburu	Ford F-100	49º	44º	43º	20º	28º	23º	23º
74	Guillermo F. Martín	Roberto Grande	Crevrolet	A.	—		—		—	
75	Aurelio S. Santoro	Dagoberto Acevedo	Ford F-100	48º	32º	34º	18º	23º	28º	25º
76	Oscar Sampaglione	——	——	N.S.	—		—		—	
77	Ricardo Bellitti	Miguel Roldán	Torino	66º	F.C.		—		—	
78	Delio Nardini	Héctor J. Coco	Chevrolet	A.	—		—		—	
79	"Libera-Bozzone"	Raúl Libera	Valiant	A.	—		—		—	
80	Antonio De Maio	Antonio Iacovone	Chevrolet	N.E.P.C.	—		—		—	
81	Eduardo Volpicina	Gerardo Areso	Ford F-100	A.	—		—		—	
82	Santiago J. González	Juan E. González	Falcon F-100	67º	40º	49º	30º	37º	N.L.	
83	Octavio Suárez	Pedro Suárez	Ford F-100	64º	50º	50º	29º	40º	25º	28º
84	Norberto P. Rondelli	C. J. Trincavelli	Torino	16º	17º	14º	15º	12º	24º	15º
85	Julio De Dios	Enio M. Varela	Chevrolet	A.	—		—		—	
86	Jorge F. Grimoldi	José Rodríguez	Ford F-100	44º	35º	32º	A.		—	
87	"Carlos Vidal"	Horacio Delepiane	Valiant	A.	—		—		—	
88	Agustín J. Virulege	Raúl J. García	Ford 59 AB	A.	—		—		—	
89	Ricardo Brandoni	José Trobbiani	Torino	A.	—		—		—	
90	Mario Silvani	Enrique Mamousse	Ford F-100	71º	A.		—		—	
91	Miguel Bahillo	Héctor O. Corvino	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
92	Osvaldo L. Tosti	J. Alberto Genna	Ford F-100	43º	42º	36º	16º	24º	29º	26º
93	Héctor J. Brown	Alberto Bavera	Torino	37º	34º	30º	39º	32º	13º	20º
94	Carlos R. Ruesch	Juan E. Arce	Torino	21º	A.		—		—	
95	Mario Layus	Alcides Roger	Ford F-100	A.	—		—		—	
96	Osvaldo Montero	"Cacho Simón"	Ford 59 AB	A.	—		—		—	
97	José Migliore	Oscar Rako	Torino	31º	16º	18º	35º	19º	F.C.	
98	Matías M. Mujica	Juan B. Barca	Torino	A.	—		—		—	
99	J. Rodríguez Larquin	Ricardo Galice	Ford F-100	70º	A.		—		—	
100	José Ultra	Víctor Pou	Falcon F-100	A.	—		—		—	
101	Ulises V. Pourciel	Héctor A. Michelini	Ford F-100	A.	—		—		—	
102	José Gallo	Benito Grosich	Chevrolet	N.E.P.C.	—		—		—	
103	"Catacho"	Eduardo García	Dodge-Val.	A.	—		—		—	
104	Pedro Pérez	Carlos Pérez	Torino	34º	A.		—		—	
105	Alberto M. Hermogine	Alberto J. Troglio	Chev.-Torn.	A.	—		—		—	
106	Jorge N. Santolaya	Ricardo Albornoz	Ford F-100	A.	—		—		—	
107	Enrique Bravi	Nadal J. Galiano	Ford F-100	A.	—		—		—	
108	Alfredo A. Fretes	Juan A. Escudero	De Soto-Tor.	A.	—		—		—	
109	Ernesto Gayero	Mario A. Elli	Chevrolet	A.	—		—		—	
110	Antonio Bautista	Héctor A. Siniego	Ford F-100	A.	—		—		—	
111	Ernesto C. R. Tagle	Héctor J. Mazza	Ford F-100	A.	—		—		—	
112	Félix A. González	P. F. Fernández Ríos	Chevrolet 7	N.S.	—		—		—	
113	Perfecto Cuesta	Francisco Lougobuco	Falcon F-100	53º	36º	42º	28º	34º	A.	
114	"Luna-Lionetti"	Juan C. Aldaya	Valiant	A.	—		—		—	
115	Víctor Risatti	——	——	N.S.	—		—		—	
116	Ramón Aragón	——	Chevrolet	N.S.	—		—		—	
117	Federico Urruti	Leonardo Orlando	Torino	29º	8º	15º	6º	10º	A.	
118	Néstor O. Ares	Maximino Crespo	Chev. F-100	A.	—		—		—	
119	Italo Piccolo	Horacio Lacoume	Ford F-100	59º	F.C.		—		—	
120	Arturo R. Lacava	Juan A. Córdoba	Torino	A.	—		—		—	
121	Daniel Saccani	Antonio Sorgentini	Chevrolet	60º	52º	51º	27º	39º	A.	
122	Luis Meretta	Orlando N. Ramos	Ford F-100	A.	—		—		—	
123	Hugo A. Polo	Juan A. Chanvillar	Ford F-100	A.	—		—		—	
124	Humberto Maneglia	Víctor Vodopiveo	Torino	A.	—		—		—	
125	Ferrecio Bruno	Alfredo A. González	Ford F-100	A.	—		—		—	
126	Arturo E. Damín	Alberto E. Ujkeri	Ford F-100	A.	—		—		—	
127	Julio Illescas	Osvaldo Cortti	Chevrolet 7	N.S.	—		—		—	
128	Fabián Dipardo	Héctor Tucci	Ford 59 AB	N.E.P.C.	—		—		—	
129	José M. Faraone	Rubén Magliarini	Torino	33º	23º	24º	25º	17º	A.	
130	Alberto O. Sarno	Roberto Ale	Torino	65º	A.		—		—	
131	Eduardo Savino	Jorge J. Queijeiro	Chevrolet	55º	45º	47º	A.		—	
132	Héctor A. Milanesio	Eduardo Zabala	Ford 59 AB	57º	41º	45º	24º	35º	A.	
133	José Capozzo	Silvio Carballo	Peugeot 404	A.	—		—		—	
134	Jorge R. Pernigotti	Ricardo A. Cruz	Chevrolet 7	A.	—		—		—	
135	José D. Argüello	Carlos Fortunio	Chevrolet	A.	—		—		—	
136	Héctor A. Sapia	Armando Pastore	Ford F-100	N.E.P.C.	—		—		—	
137	Fernando Arana	Antonio Castro	Barr. Chev. 7	A.	—		—		—	
138	Francisco H. Colombo	——	——	N.S.	—		—		—	
139	Angel J. Bellari	Alberto Barrios	Chevrolet	N.E.P.C.	—		—		—	
140	Rodolfo Speranza	Ernesto C. Menéndez	Ford F-100	68º	47º	52º	38º	41º	26º	29º
141	"Cacho"	Raúl Battoclettí	Chevrolet 7	12º	19º	17º	12º	13º	7º	8º
142	Julio E. Cruciani	Ernesto Bueno	Torino	38º	27º	27º	35º	26º	20º	21º
143	Osvaldo Vlotti	Pablo Bellini	Peugeot 404	N.S.	—		—		—	
144	Ildefonso D. Durana	Daniel de Jesús	Ford F-100	N.E.P.C.	—		—		—	
145	Danilo Bonamici	Oscar Zapaglia	Torino	36º	37º	31º	19º	21º	A.	
146	Rogelio F. Scaramella	Roberto J. Mussini	Torino	28º	43º	29º	A.		—	
147	Néstor Ballario	Roberto A. Gala	Torino	27º	18º	19º	32º	18º	10º	13º
148	Anselmo B. Pérez	Silvio Diano	Valiant	47º	39º	37º	31º	33º	22º	24º
149	Clemente Cumba	José P. Faggioli	Falcon F-100	62º	48º	48º	33º	38º	21º	27º
150	Tulio Riva	Ovidio Bruera	Torino	10º	15º	10º	7º	8º	2º	5º
151	Carlos A. Ballbé	Carlos Barros	Torino	N.S.	—		—		—	
152	Angel E. Cacuri	Miguel Rivero	Torino	39º	51º	46º	23º	36º	A.	
153	Francisco Mayorga	Miguel A. Rodríguez	Torino	A.	—		—		—	
154	Carlos R. Boscacci	Jorge R. Cavallini	Ford F-100	A.	—		—		—	
155	César R. Caneva	Juan C. Arcidiacono	Falcon F-100	A.	—		—		—	

BROCHE DE ORO DE UN AÑO TRIUNFAL

► Por SEBASTIAN VARELA

Y la "C" de Campeón era, no más, la de Eduardo Copello. Apellido nuevo, casi debutante, en una categoría en la que, salvo raras, y por demás famosas excepciones, para llegar a destacarse han debido pasar los hombres de primera línea por un período más o menos extenso de experimentación. Pero el sanjuanino, como Oscar A. Gálvez como el Chueco, "Fangio —valga esta vez la comparación—, se ha convertido en ídolo en su primer temporada "grande". De haber sido otro el resultado del Gran Premio, de haber terminado el mismo en San Luis, todo lo antedicho tendría también plena vigencia refiriéndonos a quien, a la postre, quedó como digno sub-campeón: Héctor Luis Gradassi. Ambos, en su primeros pasos "serios" por nuestra máxima expresión de automovilismo folklórico; ambos, provenientes de la verdadera escuela de conducción que es la categoría Turismo en sus clases menores; finalmente también ambos, conduciendo una máquina que —tenemos el honor de haberlo dicho a principios de la temporada — revolucionó por completo el ambiente.

En la contrapartida, y en la otra categoría "autóctona", el triunfo merecido —y repetido— de quien acaba de cumplir sus 20 años con el automovilismo: Ramón Requejo.

TURISMO DE CARRETERA

		Pts.
1º	E. Copello (109)	99
2º	H. L. Gradassi (88)	69
3º	E. Casá	48
4º	O. Cabalén	43
5º	J. Ternengo (h)	34,5
6º	G. Perkins	29
7º	C. A. Pairetti	24
8º	M. Tarducci	17
9º	N. Polinori	16
10º	L. Di Palma	15
11º	"Larry"	14
12º	R. Bonanno	11
12º	A. T. Rienzi	11
14º	J. Manzano	10
15º	J. M. Bordeu	8
15º	C. Menditeguy	8
17º	R. O. Rodríguez	7
17º	B. H. Caldarella	7
17º	R. Alzaga	7
20º	R. O. Cottet	6
20º	A. Sogoló	6
22º	A. Vianini	5,5
22º	N. Estéfano	5,5
24º	N. Marincovich	5
25º	C. Galbato	4
25º	C. H. Malnatti	4
25º	E. Matías	4
28º	J. Cupeiro	3,5
29º	H. Plano	3
29º	M. Calamante	3
31º	T. Riva	2
31º	E. R. Canedo	2
33º	O. Cordonnier	1
33º	H. Dana	1
35º	R. Peduzzi	0,5

• TURISMO (ANEXO J)

Clase "A" (Hasta 700 c. c.)

		Pts.
1º	R. Scaramella	57
2º	J. Sampayo	35,5
2º	S. Toraño	35,5
4º	J. Pardo	35
5º	J. Berdini	18
6º	R. Villaverde	15
6º	B. Bornancini	15
8º	M. Cratzmar	13
9º	J. C. Gallo	12
9º	H. Estebanez	12
11º	R. Becco	10,5
12º	"Espartaco"	7
13º	C. Ferrea	6
14º	V. Pasetti	5,5
15º	A. Riviere	4
16º	L. Prandi	3
16º	E. Catalano	3
16º	O. Crespo	3
16º	E. Rebord	3
20º	C. Fernández	2
20º	"Cisco"	2
20º	"El Capitán"	2
20º	R. Verbisky	2
20º	C. Paterno	2
20º	"Bonanza"	2
20º	R. Otero	2
27º	A. Petrabisi	1
27º	G. Ventura	1
27º	A. Alberdi	1
27º	C. Grossi	1
27º	"Klear"	1
27º	"Perry Mason"	1
33º	G. Costes	0,5
33º	J. M. Vives	0,5
33º	J. Abud	0,5
33º	"Yohma"	0,5

Clase "B" (701 a 850 cc)

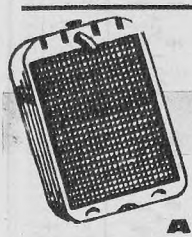
		Pts.
1º	D. Bonamicci	87
2º	E. Parisi	54,5
3º	C. Ruesch	52
4º	A. Monguzzi	26
5º	"Pécora"	20
6º	J. Freytes	14
7º	N. Prono	12,5
8º	A. Fumuso	9
9º	C. Manzano	8,5
10º	J. Montero	7,5
10º	"Epsilón"	7,5
12º	E. Zanini	7
13º	E. Santacoloma	6
13º	E. Del Coro	6
15º	O. Antelo	5,5
16º	A. Meniutta	4,5
17º	A. Depego	3
17º	C. Pulenta	3
17º	F. Defilippo	3
20º	J. Albiaá	2
20º	C. Coladino	2
20º	R. Victoria	2
20º	A. Roggero	2
20º	M. Tosco	2
20º	"Kabuky"	2
20º	M. Surchi	2
20º	J. Stessel	2
20º	N. D. P. Rinaldi	2
29º	E. Durán Lami	1
29º	N. Serrano	1
29º	J. Sáenz	1
29º	J. Locatelli	1
29º	A. Tannure	1
29º	A. Fantagussi	1
35º	J. Mallea	0,5
35º	N. Gordó	0,5
35º	R. Dinardi	0,5
35º	V. Maccari	0,5
35º	J. Bravo	0,5
35º	J. P. García	0,5
35º	J. Tinti	0,5

Clase "C" (851 a 1150 cc)

		Pts.
1º	R. Visintini	64
2º	C. Cáneva	26
3º	"Transfer"	15,5
4º	D. Gonella (h)	15
5º	"Osso-García"	11
6º	J. Queheille	10
7º	H. Gastien	8
8º	E. Molina	6,5
9º	O. Lizzi	6
10º	A. Vismara	5
11º	A. Novillo	4
12º	A. Luchetti	3
12º	A. Sapino	3
14º	M. Iglesias	2
14º	J. Torres	2
14º	B. Carricart	2
17º	A. Roggero	1
17º	G. Hoffman	1
19º	R. Casanova	0,5
19º	L. López Gaido	0,5
19º	D. Medina	0,5
19º	J. Ginni	0,5

Clase "E" (1301 a 1600 cc)

		Pts.
1º	C. Reutemann	63,5
2º	F. Mayorga	33,5
3º	R. Carranza	29
4º	"Cacho"	23,5
5º	I. Maresio	22
6º	O. Franco	21
7º	A. Marín	19
8º	M. Vessuri	13
9º	J. M. Bordeu	9
9º	E. R. Canedo	9
9º	T. Riva	9
9º	D. Arnold	9
13º	G. Kan	8,5
14º	A. Dinezio	7,5



FABRICA DE RADIADORES

EL ROSARINO

Fabricantes JOSE PASCUTTI • HIJOS

AUTOMOVILISTAS • TAXIMETROS • CAMIONES • COLECTIVEROS
TRACTORES • UNIDADES GENERADORAS DE FUERZA MOTRIZ LO EXIGEN

ASEGURE SU MOTOR Y SU TRANQUILIDAD

1º EN CALIDAD - 1º EN RENDIMIENTO - 1º EN SEGURIDAD

EXIJALO como lo hacen los CAMPEONES DEL AUTOMOVILISMO: GALLUZZO - RIENZI - PASAGLIA - MENDITEGUY

Fábrica: PEDRO LOZANO 5719
Alt. Lope de Vega 2600 - Cap. Fed
T. E. 53-7268

Sucursal: PASO 26
Avellaneda (Alt. Av. Mitre 1400)
T. E. 22-4345

REPRESENTANTE EN RIO GRANDE TIERRA DEL FUEGO
MECASUD S. R. L.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

		Pts.
15º	J. Scamuffo	7
16º	R. Pedelaborde	6,5
17º	F. Geri	6
17º	H. Maneglia	6
19º	E. Boyadjián	5
19º	P. Brea	5
19º	F. Arana	5
19º	C. Najurieta	5
23º	M. Estebanez	4,5
24º	C. Sanson	4
24º	E. Fernandino (h)	4
24º	R. Pachelo	4
27º	S. Romeo	3,5
28º	N. Castelli	3
28º	J. Bravo	3
28º	C. Yanello	3
28º	V. Linares	3
28º	J. Ahumada	3
33º	O. Palmieri	2
33º	"Pepe Zanetta"	2
35º	C. Diguero	1,5
36º	"Zombie"	1
36º	N. Moller	1
36º	L. Romero	1
36º	E. Ranno	1
36º	O. García	1
36º	A. Fernández	1
36º	H. Alberini	1
36º	H. Treacchi	1
36º	C. Pascualini	1
45º	H. Costilla	0,5
45º	H. Calvino	0,5
45º	L. Fernández	0,5
45º	A. Mórtola	0,5
45º	N. García Giribone	0,5
45º	E. Giordano	0,5
45º	J. Santoro	0,5

Clase "F" (más de 1600 cc)

1º	E. Rod. Canedo	40
2º	P. Sancha	37
3º	"Larry"	29,5
4º	E. Santamarina	23
5º	N. Castañón	21
6º	J. Migliore	18,5
7º	A. Médici	16
8º	T. Riva	15,5
9º	O. Juchet	15
10º	M. Boubee	9
11º	A. Turturro	7,5
11º	C. Balbe	7,5
13º	J. Otamendi	6
13º	M. Tarducci	6
15º	L. Nayem	5
16º	G. Perkins	4
17º	R. Caldara	3
17º	J. Daporta	3
17º	P. Ortiz Basualdo	3
17º	A. Bruni	3
17º	"Toby-Jack"	3
22º	D. Callejón	2
22º	C. Estévez	2
22º	R. Riffel	2
22º	O. López	2
22º	A. Gandini	2
22º	L. Castelli	2
28º	J. Cupeiro	1,5
29º	O. Olguín	1
29º	J. Spatocco	1
29º	G. Von Vermich	1
29º	A. Blanco	1
29º	R. Palau	1
29º	F. Martore	1
35º	"Calguen"	0,5
35º	H. Somma	0,5
35º	"Falcon"	0,5
35º	C. Belforti	0,5
35º	C. Romano	0,5
35º	A. Luchetti	0,5
35º	N. Estéfano	0,5
35º	H. Maneglia	0,5

NOTA: La confirmación de esta categoría está supeditada a lo que resuelva el Consejo Directivo de la Comisión Deportiva Automovilista.

• MECANICA ARGENTINA

Fórmula 1

1º	R. Requejo	50
2º	O. Almelda	47
3º	R. Sotro	25
4º	V. Cipolliatti	24
4º	H. L. Gradassi	24
6º	D. Di Santo	17
7º	O. Sotro	16
8º	O. Cuvertino	15
9º	A. Taberna	12
10º	J. Toneatto	9
10º	V. Plá	9
12º	D. Racca	6
12º	F. Lehmann	6
14º	H. Esparza	5
14º	N. Pascuali	5
14º	F. Peral	5
17º	T. Crespi	4
17º	D. Favre	4
19º	R. Kuriger	3
19º	C. Reutemann	3
21º	G. Llaser	2
22º	J. Bravi	1
22º	V. Risatti	1
22º	R. Ponce	1
22º	E. Copello	1
22º	R. Franchi	1
22º	O. Ottonieri	1

Fórmula 4

1º	C. Ragno	31,5
2º	J. Kissling	21
3º	J. C. Salatino	17,5
4º	C. Ferrea	16
5º	R. Kissling	15
6º	"Klear"	13
7º	E. Bucci	7
8º	J. C. Carro	4
9º	J. Luzzi	2
9º	R. Galluzzi	2
9º	J. Guerrero	2
9º	T. Crespi	2
9º	A. Lorenzani	2
9º	H. Crespi	2
15º	O. Grigoló	1
15º	D. M. Orabona	1
15º	R. Pugliese	1

• FORD "T" DE CARRETERA

(campeonato de la FADI)

1º	H. Renzo	37
2º	E. Luchino	29
3º	I. Petitti	27
4º	R. Callegaris	24
5º	D. Mari	20
6º	R. Alvarez	18
7º	R. Marcos	9
8º	O. Suigos	7
9º	C. Cappone	5
9º	D. Vannay	5
11º	R. Jordan	3
12º	A. Cardinale	2
13º	M. Mari	1
13º	E. Monteverde	1
13º	R. Messina	1

• MUNDIAL DE CONDUCTORES

Fórmula 1

1º	D. Hulme (neoc.)	51
2º	J. Brabham (aust.)	46
3º	J. Clark (brit.)	20
4º	J. Surtess (brit.)	20
5º	C. Amon (brit.)	20
6º	P. Rodriguez (mex.)	15
7º	G. Hill (brit.)	15
8º	D. Gurney (EE.UU.)	13
9º	J. Stewart (brit.)	10
10º	M. Spence (brit.)	9
11º	J. Love (rhod.)	6
12º	J. Rindt (aust.)	6
13º	J. Siffert (suizo)	6
14º	B. Mc Laren (neoc.)	3
14º	J. Bonnier (sueco)	3
16º	C. Irwin (brit.)	2
17º	M. Parkes (brit.)	2
18º	L. Scarfiotti (ital.)	1
18º	J. Ickx (belga)	1
18º	G. Ligier (franc.)	1

Copa Internacional de Constructores - Fórmula 1

1º	Repco Brabham	63
2º	Lotus Ford	44
3º	Cooper-Maserati	28
4º	Honda	20
4º	Ferrari	20
6º	BRM	17
7º	Eagle	13
8º	Lotus-Climax	6
8º	Cooper-Climax	6
10º	Mc Laren M4-B	3
11º	Brabham-Climax	2

INDUSTRIA CHECOSLOVACA

¿YA LAS PROBO EN SU COCHE?

UNICOS IMPORTADORES

S.A.C.I.F. ŠKODA PLATENSE

RECONQUISTA 336 - 5º P.

T. E. 45 - 5291 • 49 - 7418 y 4655 • Bs. Aires

• *El doctor Carman entrega los premios al ganador. Junto a Copello, su madre y su esposa. Fue muy aplaudido.*

ENTREGA DE PREMIOS EN EL ACA

Mario Tarducci, segundo en la general, recibe lo suyo.

Por otra vez Eduardo Casá *pasó por la "ventanilla"...*

"Larry" contento, pese a sus desventuras. Fue 4º.

•

As del TM, debutó en el GP. T. Riva fue digno 5to.

El día 15 de diciembre último tuvo culminación el ciclo correspondiente al Gran Premio TC con la entrega oficial de premios en el primer piso de la sede central del ACA. La ceremonia no pudo ser más sencilla y fue presidida por el titular de la entidad organizadora, doctor César Carman, autoridades de YPF, la gran empresa argentina que por otra vez patrocinó la gran competencia, asistiendo dirigentes, corredores, periodistas y algunos invitados especiales. La nota más tocante fue la entrega de uno de los premios correspondientes al ganador Copello, por parte de su señora madre y otro, de su bella esposa.

Además de los trofeos, el reparto de los cheques fue el siguiente: Copello $ 1.530.000; Tarducci, $ 1.220.000; Casá, $ 995.000; "Larry", $ 890.000; Riva, $/780.000; Malnatti, $ 680.000; Perkins, $ 585.000; "Cacho", $ 540.000; Calamante, $ 415.000; Gradassi, 395 mil pesos; Cordonnier, 395 mil pesos; Sauze, $ 260.000; Ballario, $ 235.000; Villegas, $ 180.000 y Rondelli, $ 150.000, por su clasificación en la general del 1º al 15º, respectivamente. Por su actuación en las etapas, se entregaron estos cheques: Bordeu, 315 mil pesos; Manzano, $ 250.000; Rodríguez Canedo, $ 240.000; Urruti, $ 210.000; Estéfano, $ 130.000; Vianini, $ 125.000; R. O. Rodríguez, $ 95.000; Tártara, 90 mil pesos; Larriestra, $ 80.000; Rodríguez Boero, pesos 75.000; Brown, $ 65.000; Feijóo, 65.000 Caldarella, pesos 60.000; Conti, $ 60.000 y Villanueva, $ 60.000. Total en efectivo: 11.410.000 pesos.

Con la tradicional campana, en Suixtil de San Rafael (Mza.) El otra noche de gala por Radio Porteña. Junto a Sojit, en prime g plano, "Sandokán", otros corredores, firmas comerciales y pu ca. blico respondieron con un "sí" rotundo al inefable Luis Elías eq

Izquierda: Ro reporteado y en tanto Car De aa "su turno t grandes tran n suceso tanto ta, como en ed vias y poster a

Después de lu mios del AC f Sojit, en el 7º A la transmisión m sadores. Digno

El director de la LS4, señor Tristán Bidegain, habla en la última noche de gala.

NOCE
GAL
L. E.

Carman recibe de Seltzer (Otea), el Filtro de Oro y el gran Trofeo Amistad.

Plaqueta Coche la recibe el Ing.

Usa de la palabra Adolfo Vázquez Gamboa, por Suixtil. Fue muy aplaudido.

El Sr. Ozvegy, d entrega premios

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El chueco Fangio, "Cacho", y Caldarella, gente de Suixtil en la agencia "Naró" de San Rafael. Como siempre, la firma "Caracas" fue cordial y recibió a la embajada automovilística y equipo de "Coche a la Vista", fraternalmente en sus salones.

La ruta del Gran Premio volvió a ser transitada por numerosos "tuercas" que colaboraron espontánea y desinteresadamente. En la foto, el "Auxilio Pehuajó", siempre listo para ayudar, para solucionar cualquier problema.

COLABORARON EN EL G.P.

do Bellavigna Héctor Morás, Delmar aguar- sojit reeditó sus siones. Fue un largo de la ru- ediciones pre- a la carrera.

entrega de pre- fiesta fue de Al término de amigos y avi- broche de oro.

ES DE A DE SOJIT

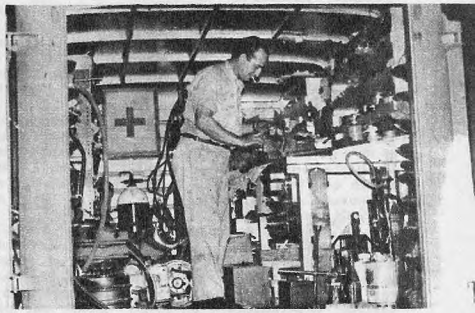
Premio "Ferrero Frenos" para Copello y Paredes. Lo entrega Raúl Sianja

a Vista para YPF: Ernesto R. Peters.

Navas Prieto, con Copello y Gradassi. Observa el Sr. Vaccaro, de Indiel.

Ozvegy Kiss y Cía., Copello y Gradassi.

Premio "Consuelo" para el último: Speranza recibe el trofeo "Mok-Spicer".



Ika no dejó nada librado a la casualidad. Hasta tuvo en ruta un Taller Rodante, con todo lo necesario para reparar de urgencia. La foto es por demás elocuente.

Arriba: También Frenos Bendix puso al servicio de los competidores un auxilio permanente. Trabajaron duro y salvaron situaciones.

Abajo: otro de los vehículos que estuvo al servicio del equipo periodístico de COCHE A LA VISTA. No hubo ninguna clase de falla

—¿Qué tal lo trata el calor, Mangia?

—A mí como a todos. Aunque la gente de Maggiolo, con 37º a la sombra, lo sintió más aún con motivo de la postergación realizada sobre la hora de las pruebas de clasificación, por el comisario deportivo Estor Ruata.

—Dicen que hubo mucha tierra...

—Habrá habido. Lo cierto es que el C. A. Maggiolo emitió un boletín mimeografiado que titulé "Lo que se dijo y lo que no se dijo sobre nuestra primera carrera de mecánica argentina fórmula uno". Allí le bajan la caña sin asco a los escribas de algunos diarios y revistas, incluido el que consignó: "Si nosotros les dijésemos que Maggiolo es un pueblo del Piamonte Italiano, pocos lectores se animarían a desmentirnos".

—¿Tienen razón?

—No se si del todo, pero algo sí, por lo menos. No se puede pretender que Maggiolo salga a la palestra con un autódromo como el de San Juan o el de Rafaela. La tierra, además, es un condimento que favorece a las carreras cuando su dosificación no va más allá de los límites de seguridad. Lo que pasa es que entre ustedes hay demasiados "autodromistas" últimamente. Fíjese que la gente de la Limitada "27" sigue con sus circuitos de tierra compactados y peraltados y no tiene ningún problema...

—Es cierto. Además, si Maggiolo puso "techos de lona" en los improvisados boxes, los que criticaron debieran mirar a otras muy empinadas "organizaciones" que ni eso ponen siquiera. Y mejor no hablar de los "palcos" de transmisión...

—¡Ah! Está conmigo. Me alegro, pero vamos a otra cosa: Las medidas de seguridad que se intentan dictar para las carreras. La Asociación de Corredores de TC estudió el tema, pues debía elevar conclusiones e iniciativas a los gobiernos de la Nación y de la provincia de Buenos Aires.

—¿Qué se trató?

—Lo que le digo. Se habló de elección de circuitos apropiados, de medidas adecuadas, protección al público, selección de clubes organizadores, etc.

—¿Cuándo habrá novedades?

—Se cree que antes del 20 de este mes. El 10 se expedirá la Deportiva y de ahí en más los acontecimientos se precipitarán.

—¿Alguna otra novedad entre dirigentes?

—La "meneada" federalización es un hecho. Los clubes del interior se agruparán por zonas. Parece que se hará una organización más equitativa de "votos" con respecto al ACA. Salvo que se esté escondiendo alguna "trampita"...

—¿Esto que me dice es "oficial"?

—Suboficial, nada más. Pero póngale la firma...

—Se la pongo, Mangia. ¿Y qué me cuenta de Emiliozzi?

—Lo de Torcuato no es nuevo. Hace tiempo que quería "abrirse" como copiloto, por razones de familia. Y ya que está, anote: lo supliría al lado de Dante un consecuente colaborador, Sabattini.

—Y de Rodríguez Canedo, ¿cree que también "largará"?

—Está confuso el panorama. El dice que no correrá más TC. Otros dicen que deja "todo" el automovilismo. Usted sabe que es muy fácil decir, pero muy difícil hacerlo. Son medidas demasiado drásticas...

—¿Cómo la de Bahía Blanca?

—Como la de Bahía, que piden la expropiación del autódromo Carlos J. Martín, cuyo terreno pertenece a la Sociedad Rural bahiense que pone problemas para ampliar la concesión de las instalaciones al Bahía Blanca Automóvil Club. Como la de Córdoba...

—¿De Córdoba?

—Claro. La paralización de las obras de construcción del autódromo del Córdoba. Automóvil Club, por un pleito iniciado por una empresa contra otra, esgrimiendo derechos de posesión. El juez interviniente dispuso la paralización de las obras, ya bastante avanzadas. No me diga que no es drástico.

—No le digo. Es elocuente el silencio.

—Pero del dicho al hecho hay mucho trecho. Esos son casos concretos. Lo de Canedo, en cambio, es por ahora bla, bla. Como el del intendente de General Alvear (Mendoza), que al no tener respuesta del ACA sobre pedido de neutralización del Gran Premio en su pueblo, dijo que iba a parar la carerra con sus propios medios... y ocasionó problemas.

—Pero no la paró...

—Como los corredores, en general, que amenazaron con "robarle" la campana a Luis Elías Sojit...

—Ese sí que sería un campanazo

—Campanazo dio Malnatti, con su Torino en el GP y ahora al anunciar que lo adquirirá la peña "El Rebaje" de José C. Paz, para adjudicar a otro corredor de la zona.

—¿Y Malnatti?

—Piloteará otra Liebre. El hombre está bien ubicado: solo reclamó un millón y medio por el Torino que deja.

—Negocios y deporte deben ir coordinados.

—¡Claro! Ramón Requejo también vende su máquina campeona de M. A. Fórmula uno. El monoplaza Chevrolet con motor adelante, con repuestos y un gran historial, ya que ganó 4 "500 Millas Rafaelinas" y recientemente en Maggiolo, está "en precio", según le oí decir a Don Ramón.

—Y ya que habla de máquinas, ¿Qué se dice de fórmula internacional para este año?

—Bueno, lo del viaje experimental de Copello, ya lo sabe. Lo que quizás sea más concreto es lo de Vianini, quien se iría a Europa a correr con un Brabham-Cosworth en fórmula 2 y a prenderse en alguna de Gran Turismo o Fórmula uno, si se le diera. Nasif Estéfano sería su ladero...

—¿Qué más?

—Para el mes próximo hay una buena promesa en la vecina orilla. En la categoría "Mecánica Nacional" de pista, junto con pilotos brasileños, peruanos, chilenos y venezolanos, argentinos y uruguayos confraternizarán en una competencia con límite de cilindrada para las máquinas, pero de preparación libre. Puede ser una buena experiencia.

—Ya lo creo.

—Y ya que toqué el tema de "experiencias", ¿qué me dice de lo resuelto por la Asociación Pilotos F-4?

—¿Qué resolvieron?

—Elevar los premios de sus carreras a un mínimo de 400.000 pesos, para contemplar costos; optar por el doble circuito de frenaje, para cubrir medidas de seguridad; no permitir el uso de doble encendido, porque encarece la preparación y sólo puede ser utilizado con notorio beneficio por una sola marca de las existentes en la categoría y finalmente, designar 3 vocales colaboradores: Mario Bertolini, Jorge Perrone y Humberto Crespi. ¿No le parece buena experiencia?

—Me parece.

—Como la de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, que con firme criterio decidió no realizar su reunión programada para el 17 de diciembre pdo. en el autódromo porteño, por negársele el circuito solicitado y posteriormente adjudicársele otros escenarios y no darse las seguridades mínimas con el cierre del parque Almirante Brown, problemita éste que está molestando mucho.

—Lógico... chau y feliz año...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Alefredo Coronel, 3º en el 66, "robó" en el 67. Gran campeón.

FOMENTO: Limitada "27"

EN LA ULTIMA VOLVIO A GANAR EL "BOOM", CAMPEON DEL AÑO

NUESTRA revista lo bautizó como el "Boom de la Limitada 27" y las sucesivas actuaciones demostraron que estábamos ante la presencia más espectacular de los últimos tiempos en la categoría Fomento. Alfredo Coronel solamente en 3 oportunidades no fue el ganador de las competencias en que intervino. Sendos problemas mecánicos lo imposibilitaron de triunfar, pero le sobró "tela" en la temporada para demostrar su extraordinaria conjunción conductivo-mecánica, de corte prácticamente "invencible".

Su título de campeón nacional es incuestionable. Nadie más que él podría ostentarlo con mayor mérito, con más solvencia, con tanta suficiencia. Es el monarca indiscutible del momento y son muchos los que piensan que bien haría con dar el salto hacia otra disciplina automovilística de proyección superior, tanto en pista como en carretera. Coronel considera esa posibilidad, pero mientras tanto es el rey de la Limitada "27".

Osvaldo Ortensi es el subcampeón inamovible. Fue el consabido escolta y hasta se permitió "faltarle el respeto al boom" en más de una oportunidad.

• LA ULTIMA: CHIVILCOY

El 17 de diciembre pasado se cumplió la última competencia de la temporada, sobre circuito de tierra compactada de 1.400 metros. El ganador en la serie final fue Coronel, quien cerró así con un broche triunfal su calendario 1967.

La primera serie, a 10 rondas, correspondió al "boom", con un neto de 9 minutos exactos, equivalente a 93,333 k.p.h.; fue 2º Belesia, con 9m.16s.5|10; 3º Hernández, 4º Polidori, 5º Lorenzetti (9 vts.); 6º Schmidt (9 vts.) y 7º Valentini (9 vts.). Abandonaron Baldi, en la 2ª v. y Vidaurre, en la 1ª.

Osvaldo Ortensi ganó la otra manga con 9m.27s. para 10 rondas, a 88,888 k.p.h. Fue 2º Suárez, 9m.29s.; 3º Cabrera; 4º Eterovich; 5º Cousso (9 vts.); 6º Sanmillan (9 vts.); 7º Argaña (7 vts.); 8º Buggiani (6 vts.) y 9º Coelli (3 vtas.).

Hubo un repechaje a 4 giros que ganó Valentini; 2º Baldi y 3º Coelli.

La final a 25 vueltas fue un paseo para Coronel. Lo dejó ir durante 10 rondas adelante a Ortensi y cuando se lo indicaron desde su abastecimiento, pasó el "boom" al frente y se cortó hasta la cuadriculada. En rigor de verdad, pudo haber sacado una vuelta a Ortensi, pero prefirió mantener el ritmo suficiente como para tener márgenes de seguridad en su triunfo. El resultado fue el siguiente: 1º Coronel, 22m.15s. a 94,382 k.p.h.; 2º Ortensi, 22m.22s.; 3º Suárez, 22m.58s.5|10, 23v.; 4º Hernández, 23m.1s.5|10, 23 v.; 5º Polidori, 23m.14s., 23 v.; 6º Lorenzetti, 22m.17s., 22v.; 7º Schmidt, 22m.54s.8|10, 22v.; 8º Valentini, 23m.15s., 22 v. y 9º Juan Cabrera, 22m.59s., 21 vueltas.

FINAL DEL CAMPEONATO

Cumplida la rueda final del Campeonato de la categoría Fomento, Limitada 27, el puntaje fue el siguiente:

		Pts.
1º	Alfredo Coronel	28
2º	Osvaldo Ortensi	18
3º	Rinaldo Polidori	6
4º	M. Garabatto	6
5º	P. Delrieux	2
6º	J. Suárez	2
7º	A. Valentini	1
8º	E. Buggiani	1
9º	A. Hernández	1

NOTA: A igualdad de puntos, la posición se adjudica por mejores performances.

ALKOGRASS

LIMPIADOR INTEGRAL

Resuelve "al instante" el problema de limpieza total.
En su automóvil desde: el fino tapizado, techo interior, tablero, etc. hasta las bandas blancas.
En su hogar: TODO

Sin detergentes, jabones, polvos, cepillos y hasta sin agua. Solamente con una esponja que va en el envase

PASE SU COCHE EN LIMPIO

OTRO ACIERTO DE LA QUIMICA AL SERVICIO DEL ASEO

LIMPIA-MANOS ALKOGRASS

Eficaz emulsión formulada a base de finos dispersantes que limpian y a la vez protegen la piel. Usela por cualquiera de las múltiples causas que ensucian sus manos.
Se elimina con agua o "en seco"

NECESITAMOS DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

Distribuidora GENA

AVDA. SAN MARTIN 1526 • CASEROS • BUENOS AIRES
Teléfono: 750 - 3334

Dos campeones: Capelli y su "Liebre", horas después de largarse el Gran Premio. Se trata de dos productos argentinos. El auto, una joya mecánica.

INFLUENCIA DEL DEPORTE EN LA MECANICA NACIONAL

EL TORINO "LIEBRE", GANADOR DEL GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1967

ESTA máquina que aparece ahora en la pedana laureándose en la más tradicional y sin duda alguna "nuestra" más ardua de las carreras sobre rutas abiertas, nos recuerda por comparación, la impresión despertada entre nosotros cuando en el año 1936 el famoso Raúl Riganti llevó al triunfo al nuevo Terraplane producido por la firma estadounidense Hudson.

Pero en el año actual, merece considerarse en detalle, por ser un producto netamente argentino como el "Torino", lanzado por IKA Renault, el fabuloso ganador de la tradicional contienda.

Este automóvil, con unidad propulsora Tornado Interceptor tipo O-H-C-230, es de seis cilindros en línea. Ellos miden 84,937 mm. de diámetro por 111,12 de recorrido siendo la cilindrada de 3.770 c.c. Tanto las válvulas como el árbol de levas están dispuestos al tope y su tapa de cilindros se realizó en hierro fundido.

Respecto a las válvulas se agrandaron convenientemente y corresponden una por cilindro para la admisión y equipo similar para el escape. Ellas y sus conductos fueron pulidos a la perfección. Sus luces para la admisión son de 0,18 mm. y para el escape de 0,20.

Para conseguir su gran potencia, se aplicó un reglaje de distribución adecuado que torna más funcional su labor. La admisión es del tipo atmosférico y se suministra por medio del equipo que componen tres carburadores Weber duales 45-DCOE-17 a los que envía carburante una bomba mecánica.

El árbol de mando o cigüeñal es de acero forjado sometido a tratamiento especial llamado "Tufftride" y balanceado estática y dinámicamente, pudiendo ser rectificado siendo luego tratado térmicamente para recuperar su resistencia.

Los pistones son de cabeza bombé y rectificados a elípticos con segmentos y pernos de alta consistencia. La ignición es del sistema a batería y distribuidor, teniendo las bujías 0,76 mm. de luz entre sus electrodos y los platinos 0,5 mm. de luz encendiendo aquellas en el orden 1-5-3-6-2-4-.

La refrigeración es por agua llegando aproximadamente a los 11,370 litros el volumen entre radiador y cámara de agua, circulando el líquido a presión. La lubricación se realiza a sumidero seco con su correspondiente instalación de envío y recuperación del aceite conforme cumple su función.

El embrague es a disco único seco cuyo diámetro es de 25,4 centímetros accionado por placa de presión gobernado sin esfuerzos agilizando la tarea del piloto. El mando hidráulico se compone de un cilindro primario y dos secundario colocados así: el primero en el panel del torpedo lado izquierdo y los otros dos dentro del cubre-volante del motor, todos unidos por cañería dentro circula el líquido que acciona el sistema.

La caja de velocidades es ZF nacional de cinco velocidades sincronizadas de las que se anuló la primera teniendo además la de retroceso. La dirección tiene caja tipo "Saginaw" y se compone con sinfín y tuerca a bolillas recirculantes.

La suspensión delantera es del tipo independiente a trapecio articulado deformable con brazo inferior fijo al que va una palanca de empuje que absorbe los efectos del frenado, con resortes en espiral colocados en la parte superior del soporte de punta de eje y el otro extremo apoya en la parte inferior del guardabarro delantero. Los amortiguadores son hidráulicos de acción directa y doble efecto y una barra estabilizadora montada sobre bujes de goma al bastidor unida a los brazos superiores de la suspensión por medio de bieletas colocadas igual controla la estabilidad respecto al eje longitudinal.

La suspensión posterior cuyo eje de esa parte es rígido, con resortes helicoidales y cuatro barras para control de frenado y empuje laterales tiene amortiguadores hidráulicos de acción directa y doble efecto, que aseguran la perfecta tenida en ruta.

Los frenos son gobernados hidráulicamente por doble circuito llevando adelante discos similar al Torino 380 y atrás a tambores con reformas refrigerantes. Los neumáticos empleados son de 7" x 15 adelante y 8" por 15 atrás.

Este auto en orden de carrera, pero sin tripulantes se estima llega a pesar los 1.200 kg. Sus tanques de combustible son dos que tienen capacidad para 20 litros cada uno construidos en plástico especial.

AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR DE TODO EL PAIS

AREVALO COMPAÑIA ARGENTINA DE RADIADORES S.R.L. CAPITAL $ 1.200.000r00

AREVALO 1445 • T. E. 772-9730 • INDEPENDENCIA 1776 • *Buenos Aires*

FILIAL CARYL LAMINACION Y FUNDICION DE METALES • Juana Azurduy 653 . CASEROS, Buenos Aires, F. N. G. S. M.

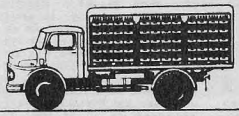
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ahora para todo transporte y distancia: un Mercedes-Benz

Para transporte de carga

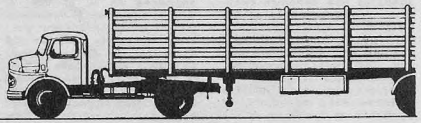
Mercedes-Benz L 911

Para el transporte económico y ágil de carga mediana: reducidos gastos de consumo y menor precio de venta. Motor Diesel OM 312 de 110 HP. Espaciosa y moderna cabina. Cómodo volante de gran tamaño. Dirección de revolucionaria suavidad. Reducido diámetro de giro.



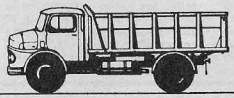
Mercedes-Benz L/LS 1112

Distancias entre ejes: 3.60, 4.20 y 4.83 m. Motor Diesel Mercedes-Benz de 120 HP, que no se cansa por su gran reserva de potencia. Espaciosa cabina panorámica, con suspensión propia adicional. Resistente bastidor reforzado. Fuerte eje trasero de nuevo diseño.



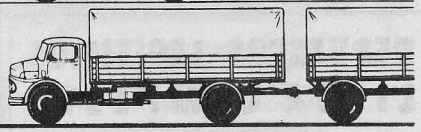
Mercedes-Benz LA 1112

Equipado con doble tracción. Ideal para construcción, obras viales, minería, obrajes, cañaverales, etc. Motor Diesel Mercedes-Benz OM 321 de 120 HP. Bastidor reforzado de gran resistencia y elasticidad. Distancias entre ejes: 3.60 y 4.20 m.



Mercedes-Benz L 1114

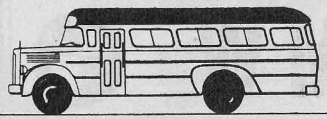
El camión más poderoso fabricado en el país. Con nuevo motor Diesel Mercedes-Benz OM 341 de 140 HP reales. Inyección directa: consumo asombrosamente reducido y excepcional fuerza de tracción. Caja de cambios sincronizada. Amplia cabina con todo confort.



Para transporte de pasajeros

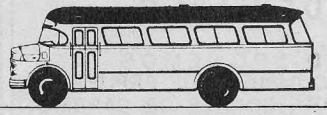
Mercedes-Benz LO 911

Nueva versión del acreditado colectivo Mercedes-Benz 312. Traslada más pasajeros con menores costos por su favorable precio de venta, su bajo consumo y su sencillo mantenimiento. Está equipado con el afamado motor Diesel Mercedes-Benz OM 312 de 110 HP.



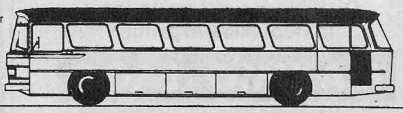
Mercedes-Benz LO 1112

Creado para el complicado tránsito actual. Visión panorámica. Volante en posición anatómica. Dirección Mercedes-Benz de bolillas circulantes, de suma docilidad y precisión. Su doble articulación cardánica absorbe las trepidaciones. Motor Diesel Mercedes-Benz de 120 HP.



Mercedes-Benz O 120

El primer ómnibus fabricado en el país: Mercedes-Benz O 120. Diseñado por el mayor fabricante de ómnibus de Europa: Daimler-Benz AG, Alemania. Tiene motor Diesel Mercedes-Benz OM 321, de 120 HP, instalado en la parte posterior. Caja de cambios sincronizada. Estructura autoportante de bajo peso propio y alta resistencia.



Mercedes-Benz

tradición en calidad

MIEMBRO DE ADEFA

EDUARDO CASA • TULIO J. RIVA

5 Volantes en Historias Breves

• EDUARDO COPELLO

YA merece un "cliché" la frase que reza: nació el 13 de febrero de 1926 en San Juan; es que debemos repetirlo a cada momento en las citas de su valiosa campaña deportiva. Y ahora al hacerlo desfilar en esta página con sus referencias reactualizadas, soltamos el aluvión de performances: como piloto internacional a los mandos de un Brabham fue 6º en la serie, abandonando en la final del G. P. Int. de Bs. As. en 1966; luego en el de Córdoba 6º en la serie, abandonando en la final; en el G. P. de la Rep. Arg. realizado en el autódromo de Bs. As., fue 7º en la serie, desertando en la final, pero en esa temporada tuvo una máquina muy deficiente. En la 1ª vta. de San Pedro, TC, debutó con Torino, abandonando en la 2ª vta.; en el 1º Premio Alto Valle corrido en Allen fue 3º; en la 8ª vta. de Necochea abandonó, siempre con Torino; ganó el XXV Premio Vendimia, tanto en la serie como en la final; también en la vta. Pan de Azúcar resultó victorioso; lo mismo que en la 3ª vta. Gral. Pico; fue 2º en la de Arrecifes; ganó el 6º Premio de Rafaela; la 1ª vta. Mar del Plata-Miramar; abandonó en la 6ª vta. al Chaco; fue 3º en el Premio J. Gálvez en el Autódromo porteño; 3º en la vta. de La Pampa; 3º en Bahía Blanca; abandonó en Córdoba: 2º en la serie, se retiró en la final; desertó en la 6ª vta. de Salto, igual que en la 9ª de Hughes; en el I Campeonato YPF corrido en el autódromo de Bs. As. obtuvo primacía en todas las series y final; en la 3ª vta. del Oeste fue 13º y 7º en las 500 Millas de Rafaela; en el Premio de la AAAS ganó la serie, desertando en la final; en Tres Arroyos fue 8º, desertó en la 2ª vta. de Rosario, abandonó en Rufino, ganó en Tandil y fue 28º en Junín. Lo último fue su performance en el Gran Premio Argentino de TC, que acaba de adjudicarse en forma verdaderamente magistral.

• EDUARDO CASA

Este porteño-balcarceño (lo primero por natividad y lo otro por adopción) pues nació en la Capital Federal el 17 de febrero de 1935, el año que Arturo Kruuse ganó el Gran Premio que "acható" el macizo andino, también tiene en su haber una conquista similar: la de 1965. Luego siguió compitiendo de modo muy asiduo en carreras cortas, tales como la de San Pedro, donde fue 2º; la de Alto Valle, en Allen, que ganó; Necochea donde desertó; Santa Fe, donde fue 1º; Pan de Azúcar 4º; 3º en General Pico; 21º en Arrecifes; 6º en Rafaela; 6º en la vta. M. del Plata-Miramar; abandonó en la vta. al Chaco; desertó en la vta a La Pampa; hizo lo propio en la de Córdoba; en el 1er. Campeonato YPF del autódromo de Bs. As. logró los 5º, 16º, 8º y 17º puestos; ganó el Triángulo del Oeste, para abandonar en Olavarría, ser 5º en el Premio Gral. M. N. Savio, abandonar en Tres Arroyos, ser 4º en la truncada vta. a Rosario, 6º en Tandil y 5º en Rufino.

Ultimamente intervino con su veterano pero remozado "Tractor" en el Gran Premio Argentino TC, donde tras sufrir la mar de percances mecánicos e inconvenientes se clasificó honrosamente en el tercer lugar.

• OSCAR ALCIDES ESPINOSA ("CACHO")

Este joven valor que vio la luz del día en Balcarce el 6 de abril de 1938 tras correr empeñosamente en carreras internacionales de pista, torció su itinerario volcándose por las carreras de carreteras. Así fue como sobre Chevrolet intervino en la vta. M. del Plata-Miramar donde tuvo que abandonar; en el Premio J. Gálvez del autódromo metropolitano fue 7º en la serie, no largando la final; en el Premio "Isaura" corrido en Bahía Blanca tampoco terminó; debiendo desertar en la 6ª vta. de Salto e hizo lo propio en Hughes.

Pero su rehabilitación no tardó en llegar y como premio a su fidelidad por la marca de General Motors, resultó ser su piloto mejor clasificado en el reciente Gran Premio, ubicándose 8º en la general.

• ANSELMO BENIGNO PEREZ

Eficaz y tesonero conductor del Valiant, sobre el que supo tenderse en competencias de Turismo Mejorado, Pérez es oriundo de la Capital Federal y nació el 13 de enero de 1923. En la segunda vta. de Alberti fue 8º en la serie y 9º en la final; en el 1er. Premio C. J. Martin resultó 18º y en el último Gran Premio Internacional militando en la categoría "D" desertó en la primera etapa. Y con el mismo auto participó en el último Gran Premio Argentino de TC, a través de cuyo difícil recorrido aseveró su capacidad con un 24º puesto que lo proyecta como volante promisorio en TC, para 1968.

• TULIO JOSE RIVA

Este piloto nació en Gessler. (Pcia. de Santa Fe) el 26 de marzo de 1933 y obtuvo su licencia para competir en 1965. Surgido del motociclismo y el karting ha coronado su acción en el automovilismo con un consagratorio segundo lugar obtenido en la última etapa del 48º Gran Premio de Turismo Carretera de reciente finalización y su 5º puesto en la general. Anteriormente en 1965, en el Gran Premio T. M. ganó la categoría C, con Auto Unión y con el mismo coche en La Falda fue 2º en la B; ganó en San Juan, repitiendo en la 2ª Vta. del Noroeste y continuó la seguidilla feliz en La Cumbre, "Alturas de Punilla", donde venció con A .Unión y finalmente se impuso en San Pedro. Como consecuencia de esa fructífera campaña, resultó segundo en el Campeonato Anual de esa especialidad, para 1965.

En 1966, en la prueba de la A. A. Propietarios de Automóviles efectuada en el autódromo de Buenos Aires, fue cuarto; en Ensenada ganó la categoría; en Carlos Casares obtuvo meritorio 4º lugar siendo segundo en San Juan y en la prueba del Auto Moto Club Carlos Paz resultó segundo, siempre en A. Unión. Finalmente, como broche de oro del año, resultó tercero en el Campeonato Anual. En cuanto a 1967, intervino en pocas oportunidades, pero fue 3º en la Vuelta del N. O. con Fiat 1500, en su cilindrada, para coronar su historial con el consagratorio debut en el G. P. de T. C., con Torino.

REPUESTOS LEGITIMOS
LINEA COMPLETA
BMW
DE CARLO
DISPONEMOS
STOCK COMPLETO DE REPUESTOS
BMW PARA COCHES DE CARRERA
Distribuidor exclusivo para
la República Argentina
MAXIMO LAGO
Av. LAS HERAS 3469
Tel. 71-4755 - Buenos Aires
PRECIOS ESPECIALES A MAYORISTAS Y REVENDEDORES ■ DESPACHAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RONCHETTI, RAZZETTI Y CIA.: MEDIO SIGLO AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

EL 29 de este mes cumplirá 50 años de vida una firma íntimamente vinculada al quehacer automovilístico nacional. Medio siglo al servicio del progreso automotor y también de la aeronáutica, mediante la provisión de los más nobles y afamados productos del mundo. Se trata de Ronchetti, Razzetti y Compañía, S. A., empresa fundada el 29 de enero de 1928 por Enea Oscar Ronchetti y Luis Ernesto Razzetti.

Inicialmente actuó como socio comanditario de la firma el señor Juan Pratto y al producirse su retiro, poco después, ocupó su lugar la señora María Rosa Siboldi de Razzetti. Los primeros pasos de la ambiciosa firma se encaminaron hacia el rubro de Ferretería al por mayor, pero en 1932 ya se encauzó decididamente la actividad hacia el desarrollo del ámbito automotor, incorporándose la venta de automóviles marca Overland, Buick y Cadillac.

Seis años más tarde, en 1938, se registra un acontecimiento singular e importante en la empresa: se habilita el Departamento Aviación, incluyéndose la venta de aviones y la línea más completa de repuestos para todo tipo de máquinas aéreas. En 1945 se desplaza el Departamento Ferretería y se instala una moderna organización en repuestos para automotores de todo tipo, dentro de las líneas Borg Warner, Raybestos y Aros Burd.

En 1954, dada la importancia que había adquirido la firma como organización comercial se resuelve modificar su estructura jurídica y queda integrada la Sociedad Anónima, cuyo primer presidente de Directorio fue el señor Enea O. Ronchetti, quien ejerció ese alto cargo hasta el momento de su fallecimiento, ocurrido en marzo de 1955.

La presidencia del Directorio fue ocupada a partir de entonces por el señor Luis E. Razzetti, quien la desempeña en la actualidad.

Ronchetti, Razzetti y Cía. S. A. adquirió la patente de Aros de Pistón Burd, fabricados en este país, bajo licencia, por E. Daneri I.C.S.A. Entre las marcas propias que posee la firma cabe destacar la línea Indianápolis.

Como principales marcas de fábrica con representación y distribución por Ronchetti, Razzetti y Cía. S. A. para la colocación de repuestos en el mercado comercial merecen ser mencionadas las siguientes: Amortiguadores Fric Rot Gabriel; Filtros Fram; Productos Prestolite; Productos Whizt; Electricidad Mirba; Embragues Wobron y Borg y Berg; Carburadores Holley; Cadenas Lattia y Rex-Regina; Resortes Hoesch; Rótulas para suspensión Aldu; Cintas de freno P.V.I.; Limpiaparabrisas Trico; Bujías Autolite; Aviones Cessna; motores para aviación Lycoming, etc.

• *Toda una institución, auxiliar de la industria automotriz, aquí se ve el frente de la central en Rosario.*

Don Luis Ernesto Razzetti, fundador de la firma, ve los brillantes frutos al cabo de cincuenta años de trabajo.

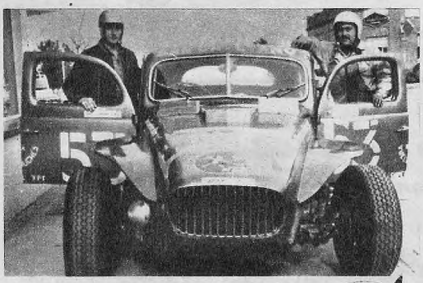
LA PEÑA DE LAS PEÑAS

• AUTOPEÑA "TOSCANITO"

Ha quedado constituida la Autopeña "Toscanito", denominación que sintetiza el homenaje a Domingo "Toscano" Marimón, quien además, ha sido designado presidente honorario de la entidad. La Autopeña apoya al corredor Luis María Gargiulo en TC y al efecto, se estaba hace unos días en los trámites concretos para adquirir un Torino. La Autopeña, que funciona en Boulevard Junín 540, Córdoba, es presidida por Rubén Liste y el secretario Julio Rega Mitre. Espera poder lanzar como puntal de avanzada a Gargiulo en "todas" las de 1968.

• TIENEN PERSONERIA

La peña automovilística "Juan Manuel Bordeu" de la localidad Angélica, Santa Fe, ya tiene personería jurídica. Así se comunicó a esta sección (decreto-ley 07.829 del 30-10-67), mediante nota suscripta por Juan Carlos Barberis (presidente) y José Ramón Vincente (secretario).



"EL INDIO", DE SAN CAYETANO, APOYA A UN LLEGADOR: SALERNO

ENTRE los numerosos debutantes que surgieron durante el año que acaba de terminar, se incluye Raúl Salerno, nacido modestamente de la peña denominada Escudería "El Indio", de la localidad bonaerense de San Cayetano. La máquina, un TC tradicional debidamente modernizado hacia la línea clásica del Ford, no realizó ninguna actuación sensacional, pero acumuló méritos de "arrime" que alientan para mejores performances en la próxima temporada. El motor F-100 aplicado por la gente de "El Indio" de San Cayetano, demostró tener aguante y ahora resta obtenerle mayor cantidad de r.p.m. para estar "en onda".

La actuación de Raúl Salerno se sintetiza así: 30-7: 16º en la VI Vuelta de Salto; 6-8: 12º en la IX Vuelta de Hughes; 3-9: Abandonó en la III edición del Triángulo del Oeste; 17-9: Abandonó en la XIV Vuelta de Olavarría; 1-10: Abandonó en la XVII Vuelta de Tres Arroyos; 5-11: 15º en el VI Premio Eusebio Marcilla, en Junín; 12-11: 13º en la XV edición Tandil Ciudad de Turismo, siendo el 2º Ford mejor clasificado y 19-11: Abandonó en la III Vuelta de Rufino.

• EN EL GRAN PREMIO

La reciente disputa del Gran Premio Argentino de Carretera puso en despliegue a numerosas peñas, apoyando a sus "ahijados". En la función mecánica (preparación del motor, carrocería y adquisición de repuestos, así como el logro de aportes comerciales) y en el acompañamiento en ruta (auxilios, abastecimiento, etc.), la acción de las peñas facilitó el desempeño de muchos corredores. Entre los patrocinados figuran los siguientes: "La Chaveta", de Floresta, con Ulises Pourciel (hijo); "La Negrita", para Rubén Roux, pese a hallarse de duelo por la muerte de su presidente, don Antonio Vidal, desaparición que obliga nuestra solidaridad sincera hacia los "tuercas" de Monte Grande; "Villa Luro", para Vicente Galluzzo; "Ciudad de Hurlingham", para José Dasencao; "El Gato Hidráulico", para Norberto Pagano y Arnoldo González, de Banfield; "El Caracol", de Coronel Dorrego, para el "chivo" con motor Ford F-100 de Rubén Codagnone; "Carlos Zatuszek", de Casilda, para Ricardo Brandone; "Henry Ford" y "Kilómetro 100", de José León Suárez, para los hermanos Dana; "Dos Patitos", para Julio Faustino; "El Gallo de Morón", para Eduardo Volpicina y "El Gaucho Rosca", para Bautista Larriestra.

Algunos no pudieron largar la gran competencia, pero por razones ajenas al esfuerzo de las peñas patrocinantes.

• "LA TORTUGA COMPRIMIDA"

La progresista peña de Castelar, que preside Carlitos Zerbini, ha incorporado otro Fiat 1500 a su patrimonio, para correr en equipo con el que pilotea Norberto Castelli. Se trata del coche de Juan Carlos Deambrosio, con empinadas aspiraciones. Pronto, además, "aparecerá" el Torino con el que "La Tortuga Comprimida" saltará al TC. Los Zerbini y el siempre vigente Rolando Castelli, aglutinan una legión de voluntades al servicio del automovilismo deportivo.

• NUEVAS PEÑAS

Se han sumado a nuestra extensa nómina ya dada a conocer en ediciones anteriores, las siguientes peñas: "La Bolita Rabiosa", que adquirió un Fiat 600 para Osvaldo Florentini. "El Pirincho Tuerca", con sede en San Martín 486, 1er. piso, oficina 2, capital, que preside Juan F. Moya. "El Chivo", de Bahía Blanca, que apoyará a Héctor Plano (esta peña tiene 3 años de vida, pero recién ha tomado contacto con los "tuercas" porteños). "La Biela Verde", que ha organizado varias pruebas de regularidad con miras a surgir en 1968 en un primer plano del automovilismo.

• DEBEN ESCRIBIR

Todas las peñas automovilísticas deben hacer llegar a esta Sección sus inquietudes, noticias, fotos y elementos de difusión para reflejarlas en estas páginas. La correspondencia debe dirigirse a "La Peña de las Peñas", Revista "Coche a la Vista", Rodríguez Peña 794, 1er. piso, capital federal.

REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

CARLOS A. ZERBINI

Avda. ZEBALLOS 2794

CASTELAR - F.D.F.S.

APOYA A LA PEÑA AUTOMOVILISTICA

LA TORTUGA COMPRIMIDA

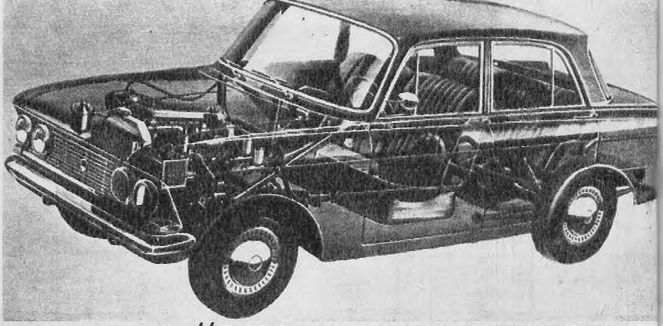
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MIEMBRO DE ADEFA

El primer ómnibus fabricado en el país: Mercedes-Benz 0 120

Un vehículo moderno para un transporte racional. Diseñado por el mayor fabricante de ómnibus en Europa: Daimler-Benz AG de Alemania.
Motor Diesel Mercedes-Benz, instalado en la parte posterior. Caja de cambios totalmente sincronizada. Dirección suave de fácil maniobra. Visibilidad panorámica. Estructura autoportante de bajo peso propio y alta resistencia. Reducidos gastos por consumo y mantenimiento. Excelente suspensión. Mayor comodidad para muchos pasajeros en un ambiente espacioso. Omnibus Mercedes-Benz 0 120. Otra nueva estrella del ampliado programa de fabricación de Mercedes-Benz Argentina S.A.

Mercedes-Benz



• *El corte semiesquemático del modelo sedan de la marca rusa "Moskvitch", presentado por primera vez en Turín.*

TURIN: EL "DEBUT" DE LOS MODELOS SOVIETICOS FUE NOTA SENSACIONAL

EN el concierto mundial de los Salones-Exposición celebrados anualmente en distintos países europeos, se destaca por sus felices realizaciones el italiano de Turín con las novedades anuales al cerrarse cada calendario.

Y este año sorprendió no sólo al país de la "bota", sino también al mundo entero con el stand integrado por productos de la U.R.S.S. que por primera vez salen de su patria exponiéndose al orbe. El "debut" resultó sensacional.

Los vehículos presentados son de varios tipos y modelos, sobresaliendo entre ellos solo una marca de automóviles que lo hace con dos en diferentes versiones; se trata de la Moskvitch con sus tipos Sedan y Universal. Ambos son propulsados con motores de combustión interna y se asemejan en las partes mecánicas, de tipo tradicional. Los motores van dispuestos en la pare delantera, la propulsión es trasera, los cambios están blocados con los motores, y tienen cuatro velocidades más retroceso, con tres de ellas sincronizadas.

De las características, resulta evidente que estas unidades se concibieron para darles fines utilitarios en las más severas condiciones que son corrientes en Rusia. Por ejemplo, sus relaciones volumétricas son un tanto bajas pues se situaron en la relación de 7:1 para poder usarse combustible de baja cifra octánica, siendo en consecuencia modesta la potencia que solo llega a los 55 CV para esos motores de 1.357 c.c. de cilindrada.

Lo mismo sucedió con los regímenes situados en apenas 4.750 r.p.m. En líneas generales se les advirtió como de corte muy fuertes por sus carrocerías que evidencian burdas imitaciones a la línea europea, aunque no muy moderna.

En su interior, el puesto de manejo, tablero, etc., demostraron una evolución favorable y de admirar por la simplicidad cotejándolo con modelos anteriores. La misma técnica y alineamientos generales evidenciadas en los modelos industriales permite realizar modelos de transporte muy fuertes y económicos de gran adaptación al trabajo en zonas de difícil tránsito donde escasean los centros para provisión de combustibles.

De los cuatro modelos de camiones expuestos solo uno, el tipo Gaz 66, tiene motor de combustión interna; cuenta con 8 cilindros en V de 4.250 c.c. de cilindrada y otorga 115 CV de potencia a solo 3.200 r.p.m. Se trata de un camión para ser empleado en rutas difíciles, lo cual surge de sus cuatro ruedas que son motrices y de las excepcionales medidas de los neumáticos (12,00 x 48), cuyos diámetros son mayores que el doble de los camiones vulgares; de los que también expone Rusia.

Los otros tipos de camiones tienen motores Diesel, siendo de seis cilindros dispuestos en V o bien en línea. Los Maz 503 y 504 tienen el mismo voluminoso motor de 6 cilindros en V de nada menos que 11.150 cc. de cilindrada (¿se les fue la mano?) que eroga 180 CV de potencia a sólo 2.100 r.p.m. y que recuerda los grandes motores Diesel para acarreos sobre rutas.

El tipo 503-B es un volcador con capacidad para 8.000 kilogramos de carga, mientras que el semi-remolque mo-

• *Sobre la plataforma propia, luce su esbeltez de modelo cuatro puertas, parachoques y llamativos faros.*

OFERTA ESPECIAL

Toca discos tipo Wincofón eléctrico, c/alterna, 4 velocidades.

PRECIO OFERTA ..... $ 15.500.—

Toca discos en valija modelo universal, funciona a pilas o en corriente, cambiador WINCO de 4 velocid., último modelo.

PRECIO OFERTA $ 17.000.—

Combinado portátil radio-tono modelo universal, funciona a pilas o en corriente —Radio OC-OL— Cambiador WINCO 4 velocidades último modelo.

Precio Oferta:

M$N 22.000.-

El mismo modelo con motor manual de 4 vel.

M$N. 18.000.—

MONTEVIDEO 161

T. E. 40-7874 Buenos Aires

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

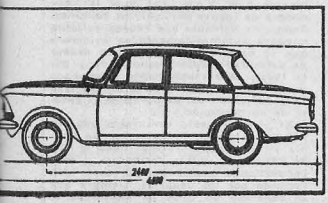
CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS SOVIETICOS EXPUESTOS EN TURIN

TIPO	Auto Moskvitch Sedan	Auto Moskvitch Universal	Camión Gaz-66 Furgón	Camión Maz-5038 Volcador	Camión Maz-5038 Semiremolque	Camion Zil-1361 Furgón
Motor	A nafta	A nafta	A nafta	Diesel	Diesel	Diesel
Cilindros	4	4	V-8	V-6	V-6	6
Diámetro en mm.	76	76	92	130	130	98
Recorrido en mm.	75	75	80	140	140	127
Cilindrada en c.c.	1.357	1.357	4.250	11.150	11.150	5.800
Relac. Volumétrica	7:1	7:1	6,7:1	16,5:1	16,5:1	16:1
Potencia CV-SAE	55	55	115	180	180	118
Régimen	—	—	3.200	2.100	2.100	2.800
Ruedas motrices	Post.	Post.	4 x 4	Post.	Post.	Post.
Palanca cambio	Volante	Volante	Piso	Piso	Piso	Piso
Equipo eléctrico	12V	12V	12V	24V	24V	12V
Largo total en mm.	4.090	4.090	5.655	5.785	—	6.675
Ancho total en mm.	1.550	1.550	2.342	2.590	2.590	2.500
Altura en mm.	1.480	1.510	2.440	2.700	2.640	2.310
Entre ejes mm.	2.400	2.400	3.300	3.200	3.200	3.800
Neumáticos	6 x 13	6 x 13	12 x 48	12 x 20	12 x 20	12 x 20
Carga Util	5 pasaj.	5 y 100 k.	2.000 k.	8.000 k.	—	6.000 k.
Velocidad máxima	120 k/h.	115 k/h.	—	—	—	—
Consumo lts. x 100 km.	6,5	7	—	—	—	—

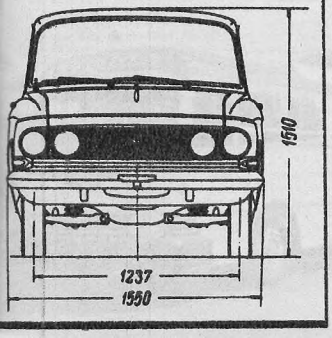
vido por tractor con cabina puede arrastrar remolques de varios tipos. Por el contrario, el tipo Zil 1361 es un camión para usos generales con cabina y furgón normal, con motor de 5.800 c.c. de cilindrada y con la potencia de 118 Cab. y 6.000 kg. como capacidad de carga.

Entre las demás características se nota que el equipo eléctrico es de 12 voltios para los automóviles y camiones a nafta mientras que para los camiones Diesel es de 24 voltios, lo que demuestra que los rusos tienen grandes experiencias para movilizarse en regiones frías.

Por ello es interesante notar la relación volumétrica de los camiones que llega a los 16,5:1 o bien 16:1 y en cuanto a su amplia cilindrada, les permite comportarse con remotas posibilidades de fallas o roturas.



• *Los esquemas nos hablan de sus medidas y proporciones de carrocería a la vez que área frontal y ruedas.*



FRENE
EN VIAMONTE 1549

CON

Wagner Lockheed

EL NOMBRE MAS FAMOSO EN SERVICIO DE FRENOS

CINTA DE FRENO EN ROLLOS, JUEGOS Y BLOQUES, FORROS DE EMBRAGUE.

La cinta de freno WAGNER LOCKHEED se presenta en tres calidades cada una de las cuales está destinada a cubrir especificas necesidades del mercado consumidor, abarcando todos los vehículos de fabricación nacional e importados, de uso corriente en nuestro medio.

TAMBIEN FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

FRENE SUAVEMENTE Y SEGURO

Distribuidores

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

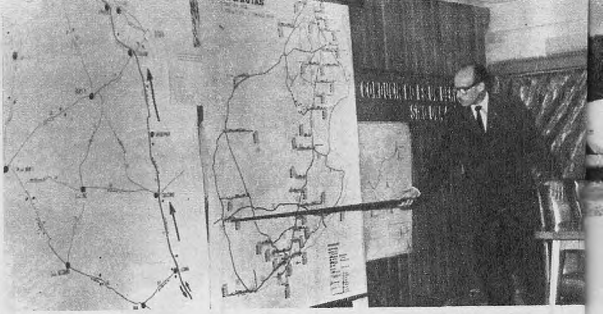
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

LA RUTA 2 SIGUE SIENDO MOTIVO DE PREOCUPACION

INTERESANTE "OPERATIVO" PARA MEJORAR EL TRANSITO CARRETERO

La policía bonaerense se ha propuesto, mediante la planificación de un amplio y perfectamente coordinado "Operativo", dar solución al complejo problema que se plantea en la temporada veraniega en las carreteras que conducen a las playas atlánticas, particularmente en la ruta nacional número 2. El desarrollo del "operativo" fue dado a conocer al periodismo durante una reunión convocada en el Cuartel Central de Camineros, en Florencio Varela, punto neurálgico de entrada y salida con referencia a la capital federal. Presidió el acto el jefe de Policía, coronel Rafael Rodolfo Rusi, con asistencia del titular del puesto de Camineros local, comisario inspector Juan Carlos Mignaco y el director de Asesoría y Coordinación de Tránsito, teniente coronel José Angel Salvetti. Este último aludió al tema central, pormenorizando con respecto al llamado Plan Experimental, suscitándose un interesante diálogo cuando los periodistas formularon preguntas y pedidos de aclaración.



• *El teniente coronel Salvetti, puntero en mano, explica sobre un mapa el Plan de Rutas para la temporada veraniega actual. Un proyecto ambicioso.*

• MENOS ACCIDENTES

Los objetivos principales, dijo, consisten en la disminución y agilitación del tránsito en la ruta 2, impidiéndose atascamientos y estableciéndose un rápido auxilio a posibles accidentados, manteniéndose informados a los usuarios, permanentemente, mediante noticieros radiales.

Para despejar el tránsito de esa ruta, se promoverá la visita a lugares de turismo como Tandil y Balcarce, por las rutas 3 y 226, ó de veraneo y pesca, como los balnearios existentes en la línea de la ruta provincial 11, a la que se procurará dotar de las mejoras y señalización necesarias, con servicios sanitarios y de comunicaciones. Asimismo, se convendrá con empresas de pasajeros y cargas, utilizando la mediación de la Dirección de Autotransporte, el menor empleo de la ruta 2 en días de intenso tránsito. Asimismo, se requerirá a Vialidad la habilitación de la ruta 41 en el tramo General Belgrano-Pila, para ser utilizada por vehículos pesados a y desde la capital federal, aliviando el tramo Lezama-Capital.

• VELOCIDAD MINIMA

La novedad más saliente consiste en la fijación de una velocidad mínima de 60 k.p.h. en las zonas donde se permite la máxima de 80 k.p.h., prohibiéndose en las "horas críticas" la circulación de vehículos no-motorizados (bicicletas, carruajes), o motorizados pesados y lentos (tractores, camiones con carga prescindible), insistiéndose en la construcción de "ensenadas" para el ascenso y descenso de pasajeros, detención de camiones, lecheros, etc.

Todo lo expuesto está complementado por otras numerosas medidas decisivas y experimentales, tendientes a dar vigencia orgánica al tránsito de las rutas de acceso a lugares veraniegos-turísticos sobre los que se vuelcan masas multitudinarias entre diciembre y marzo de cada año.

• LA MANO UNICA

En fechas importantes por su acumulación como no-laborables, se ha comenzado a aplicar experimentalmente la medida de una sola mano de circulación de vehículos, desviándose la opuesta —según sea a o de Buenos Aires-Mar del Plata—, por las rutas racional 3 y provincial 11. El día 10 de diciembre último se realizó el primer ensayo de este tipo y trajo una serie de problemas y congestionamiento, pese a la adecuada difusión dada al "operativo". No obstante, los resultados en cuanto a su implantación con frecuencias perfectamente establecidas, tuvieron proyección positiva.

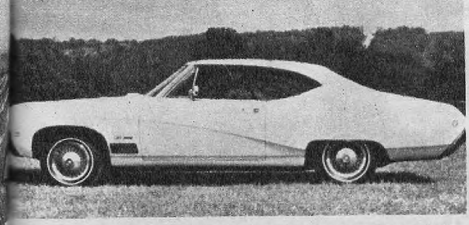
Por fin, también como aporte al programa establecido por la policía bonaerense, funcionarán los coches-control, que viajarán en las rutas correspondientes a 80 k.p.h., con toda la apariencia de coches particulares comunes. Todo otro vehículo que rebase su línea quedará automáticamente en evidencia que se halla en infracción por exceso de velocidad máxima autorizada y por lo tanto, será severamente sancionado económicamente y en tiempo, ya que será demorado varias horas en el puesto de su detención.

El plan expuesto demuestra una inquietud loable de la autoridad de policía en el tránsito rutero. Todo lo que se haga para evitar accidentes y descongestionar atascamientos, será bien recibido por los usuarios, siempre que el beneficio de unos no signifique el perjuicio de los otros.

Red de caminos que se conectan con la ruta 2 y que se utilizaron en la "mano única" del 10 de diciembre. En ese ensayo hubo problemas y atascamiento, pero se aprovechó la experiencia y el saldo puede ser de gran positivismo.

• *Moderno micro de la policía bonaerense que estará al servicio del "Operativo" que se aplicará en las rutas.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



• *Modelo Buick GS 400 Sport coupe 1968.*

35 MODELOS BUICK PARA 1968

TODOS los nuevos modelos Buick de tamaño mediano ofrecen nuevo carrozado en la línea 1968 recientemente presentada por la División de General Motors que se dedica a la fabricación de esa marca. Por supuesto, también se agregan notables perfeccionamientos de diseño y mecánicos, destacándose los modernos equipos de seguridad con que han sido dotados los diversos modelos.

Los nuevos diseños de los Special Deluxe, Shylark y GS muestran el perfil curvo en los costados que ya se conoció el año pasado en los modelos grandes, con capot largo, tapas de baúl cortas y menos distancia entre ejes para las "dos puertas".

La nueva línea consta de 35 modelos y todos tienen luces laterales que funcionan junto con los faros. Los limpiaparabrisas van ocultos dentro del borde redondeado del capot.

• ELECTRA 225

Presenta una doble toma de aire y nueva moldura sobre el capot que juntamente con el limpiaparabrisas embutido acentúa la longitud del capot Las luces posteriores están embutidas en el paragolpes, protegidas para los impactos.

• WILDCAT

Coche de gran performance presenta nuevo diseño de parrilla, capot, paragolpes y extremo posterior. Resulta acentuado su ancho por la parrilla de línea horizontal y marcos más anchos que los faros.

• LE SABRE

Nueva trompa con 2 parrillas horizontales divididas por una extensión del capot al centro, se trata de un diseño exclusivo de este modelo. Las luces posteriores se han extendido formando ángulo con el borde de los guardabarros traseros, haciendo muy llamativo y fácilmente identificable el modelo.

• RIVIERA

Conserva las líneas clásicas del techo y perfil general, pero ofrece novedades en el capot, parrilla y paragolpe, en estos últimos (traseros), las luces se han embutido.

La sección frontal tiene atractivos visuales novedosos, con nueva parrilla de material plástico, ubicadada en profundidad dentro del marco de acero inoxidable. La parte inferior de la carrocería está revestida con molduras opcionales de acero inoxidable y los faros ofrecen un concepto funcional, ya que están ocultos en los bordes exteriores de la parrilla delanetra.

• SHYLARK

Este modelo se presenta con una carrocería totalmente nueva, con tapa de baúl corta y capot largo. Tiene una línea curva en relieve, en los laterales y las luces traseras están embutidas en los paragolpes que son de nuevo diseño, dándole mayor protección y estética. En el Shylark Custom los guardabarros traseros se extienden encerrando las ruedas y además, incorporan otros elementos decorativos de diseños exclusivos.

• SPECIAL DELUXE

En este modelo también se nota el cambio del carrozado con toques de trompa, cola y costados, que distinguen a esta serie de todas las demás de la línea. Las luces laterales de posición, respiraderos y emblemas mantienen la clásica presencia Buick. El capot y guardabarros delanteros son más largos mejor dicho, los más largos que se hayan enpleado jamás en esta serie.

• LINEA DEPORTIVA

Las cupés tienen menor distancia entre ejes y un capot más largo. Las aberturas para las ruedas, en los guardbarros, llevan molduras cromadas. Este modelo (GS 400) tiene elementos decorativos que lo califican como un modelo estrictamente personal.

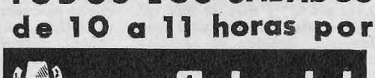
• FLAMANTE MOTOR

La línea Buick 1968 presenta un flamante motor V8 de 350 pulgadas cúbicas en versiones con carburadores de 2 y 4 bocas. el de 2 bocas es estandar en todos los modelos con motor de 350 pulgadas cúbicas, con excepción del GS 350 que lleva carburador 4 bocas. Hay detalles opcionales.

Fin de Semana con MOMPEL

UNA AUDICION DISTINTA PARA TODOS LOS GUSTOS

TODOS LOS SABADOS de 10 a 11 horas por



PROMOCION PUBLICITARIA: LADISLAO GARAY

DIRECCION: CECILIA RUGER

LOCUCION COMERCIAL:

• MONICA UGARTE

• RICARDO DAVIS

10-12: T. en M. del Plata - Miramar

Jorge Moscovsky, con el seudónimo de "Toby-Jack", se consagró como ganador entre los de mayor cilindrada.

"TOBY-JACK", PEDELABORDE, PARISI Y PRANDI FUERON APURADOS TURISTAS EN CHAPADMALAL

MAS de 260 inscriptos, la belleza del mar, el piso de pavimento, tierra y ripio y un trazado de 91 kilómetros casi cuadrangular con poco sinuoso, fueron el condimento de la Primera Vuelta Mar del Plata-Miramar que organizaron el Mar del Plata A. C. y el Moto Club Miramar, en una réplica Turismo Anexo Jota, de la competencia TC disputada oportunamente en el mismo escenario.

Se realizaron, ante la numerosa concurrencia de protagonistas, dos competencias: a) categorías hasta 700 cc. y de 701 a 1.150 cc. y b) de 1.151 a 1.600 y más de 1600 cc. Las 5 vueltas programadas por reglamento, también se cambiaron: 3 para cada lanzamiento.

De salida nomás, la primera carrera demostró el cargado ritmo que habría de sostenerse. "Transfer" voló con su Auto Unión, en tanto Parisi le seguía la huella empecinadamente. Los de la categoría menor formaban su propio pelotón, siendo Prandi el mandón de turno. En la primera ronda, el DKW puntero marcó una media de 148,645 kph con partida detenida. Finalmente, cuando el triunfo de "Transfer" era descontado, una bujía lo obligó a parar y por pocos segundos perdió otra carrera "imposible". La racha puede dársele vuelta en cualquier momento y será difícil ganarle. En cuanto a Prandi, después de segundear al inefable Cozzarín, como éste le "erró" a sus auxilios, cuando paró en otro lugar a reponer combustible, lo dejó "mirándolo".

Como aperitivo, el espectáculo resultó agradable, aunque no se plantearon duelos de punta sensacionales. La expectativa estaba abierta para el "plato fuerte" de los de mayor cilindrada, con algunos "monstruos sagrados" del nivel de los que faltaron entre los chicos: Bonamici, Scaramella...

• LOS "GRANDOTES"

Fue muy lamentada la ausencia de Pedrito Sancha, quien iba a concurrir con el chivo preparado por el ingeniero Joseph, de General Motors, acompañándolo Eduardo Joseph ("la locura de los locos"), ex-copiloto de Loeffel y ahora burgués titular de "La Tuerca Floja" (carrito 14 de la Costanera Norte, Salguero, derecha, zona puerto). Parece que los mecánicos y auxilios salieron a probar y efectuaron el gran desastre, antes de viajar a la Perla. Fue una lástima.

Había una nómina empinada sin vuelta de hoja: Rodríguez Canedo, "Larry", Boubée, Ballbé, Maneglia, Castañón, el ambicioso Luis Castelli y los "fiateros" Reutemann, Pedelaborde, Galluzzi y Arana (Mayorga parece que fue "radiado"). Y el ganador absoluto (categoría mayor), resultó un hombre de la zona cuyo Torino, a poco que paró Maneglia con falencias insalvables, pasó al frente, en el final. Su seudónimo es "Toby-Jack", que disimula este nombre y apellido: Jorge Moscovsky. El marplatense se impuso sin ape-

Guido Prandi fue el mayor, entre los "chicos". El candidato parecía Cozzarín, pero cuando éste paró...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Izq.: Roberto Pedelaborde volvió a la cuadriculada como vencedor, esta vez en Mar del Plata. Muy bien.

Der.: Emilio Parisi puso su blanco Renault superando al Auto Unión de "Transfer" en lucida batalla.

laciones y segundo, también en gran actuación fue Luis Castelli.

Entre los Fiat, los 5 primeros se clasificaron mejor que el tercero de más de 1.600 cc. (Martore con Peugeot 404) el orden marcó un manojo de ases como Pedelaborde, Scamuffo, Reutemann, Franco (reapareció con una berlina particular que anda menos que él) y Vessuri. El promedio del "Bebe" fue de más de 160 kph, inferior a los 164 y fracción de kph registrados por "Toby-Jack" entre los "grandotes".

La organización fue buena y tuvo como signo promisorio la presencia de otra empresa petrolera en el patrocinio, con algunas novedades simpáticas, tal como la presencia de la "chica dinámica" con la bandera en ristre. La joven, muy llamativa, con atuendo plateado y virtudes físicas inquietantes, dio una nota distinta a la jornada "tuerca", cuyo marco fue multitudinario y maravillosamente marítimo en el punto clave de largada y llegada: Colonia Chapadmalal.

• DOS PIÑAS PREVIAS

El sábado hubo dos accidentes espectaculares: poco más allá de Chapadmalal, "Cisco" le erró a un puente y fue a parar con su De Carlo al río. Piloto y acompañante fueron internados en el hospital de Miramar, en delicado estado. Otra "piña" bárbara se la dio Pachelo con su cupé Fiat 1500, pero no hubo consecuencias personales. El auto quedó como para chatarra.

• ACCIDENTE FATAL

Durante la disputa de la competencia final, el auto de David Parvis embistió a un espectador (Nicanor Fernández, domiciliado en Mar del Plata), el que sufrió una muerte instantánea. Parvis abandonó la competencia. La víctima tenía 22 años y se dedicaba a tareas rurales en esa zona. Todo indica que cruzó la ruta 88, a la altura del paraje denominado "El Castillo", en momentos en que se aproximaba el coche 29 conducido por el mencionado volante.

GRANDES INTURERIAS

RIPON

S.A.C.I.Y.F.

EN CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

ADMINISTRACION - VENTAS Y EXPEDICION

Bernardo de Irigoyen 1674 - T. E. 21-0050 - 0058/59

LOCALES DE VENTAS

- Av. Entre Ríos 1283 Tel. 23-6316 y 26-5832
- Av. Rivadavia 2345 Tel. 47-9941
- Av. Rivadavia 5455/9 Tel. 90-7606
- Av. San Martín 7305 Tel. 53-4892
- Pueyrredón 320 Tel. 87-2684

GRAN BUENOS AIRES

- FLORIDA Av. Mitre 1674 Tel. 740-0625
- TIGRE Av. Cazón 101 Tel. 749-0230
- LANUS Av. Pavón 4535 Tel. 241-4525

INTERIOR

- MAR DEL PLATA Rivadavia 3100 - Tel 2-0528
- BAHIA BLANCA Alsina 155 - Tel 27700/1
- CORDOBA Catamarca 58 Tel. 28552 - 27975
- TUCUMAN Chacabuco 1 al 27 Tel. 22795 - 17564 Junín esq. Mendoza Tel. 17564
- SALTA Florida esq. San Martín Tel. 3074
- MENDOZA Av. San Martín 180 Tel. 32222/3 Av. Las Heras 211 Tel. 17427
- SAN RAFAEL Godoy Cruz 44 - Tel. 2443
- SAN JUAN Bartolomé Mitre (Oeste) 20 Tel. 4712

Nuestros precios son DIRECTAMENTE de fábrica al consumidor

CLASIFICACION POR CATEGORIAS

CATEGORIA HASTA 700 cc.

Circuito de 91,169 Km. Recorrido total 273,507 Km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	94	G. Prandi	De Carlo	2h.06m.38s.3|10	3
2º	119	"Bonanza"	De Carlo	2h.07m.02s.5 10	3
3º	58	C. Ferrea	De Carlo	2h.08m.32s.5 10	3
4º	76	C. Grossi	De Carlo	2h.10m.25s.2 10	3
5º	79	A. Cozzarin (h)	De Carlo	2h.11m.19s.6 10	3
6º	71	"Espartaco"	De Carlo	2h.11m.42s.8 10	3
7º	129	R. Fernández	De Carlo	2h.15m.14s.3 10	3
8º	78	"El Capitán"	De Carlo	2h.15m.57s.8 10	3
9º	84	M. Cratzmar	N.S.U. P.	2h.16m.03s.4 10	3
10º	116	L. Regine	De Carlo	2h.16m.33s.8 10	3
11º	85	A. Miguez	De Carlo	2h.17m.58s.6 10	3
12º	80	J. Colombo	De Carlo	2h.18m.07s.8 10	3
13º	65	J. Sampayo	De Carlo	2h.20m.24s.1 10	3
14º	110	R. Molina	De Carlo	2h.23m.3+s.	3
15º	109	J. Bolognini	De Carlo	2h.24m.14s.1 10	3
16º	91	J. Serafini	De Carlo	2h.27m.13s.8 10	3
17º	118	L. Gallego	De Carlo	2h.29m.27s.5 10	3
18º	87	F. Marinaro	De Carlo	2h.34m.51s.1 10	3
19º	113	R. Pérez	De Carlo	2h.35m.40s.1 10	3
20º	111	M. Juvancic	De Carlo	2h.35m.52s.8 10	3
21º	75	J. Dinolfo	De Carlo	1h.28m.01s.	2
22º	108	Rubén Boss	De Carlo	1h.34m.17s.1 10	2
23º	107	M. A. Cabreira	De Carlo	1h.34m.25s.	2
24º	67	J. Pardo	De Carlo	1h.34m.37s.	2
25º	66	J. C. Gallo	De Carlo	1h.42m.29s.	2

Promedio del ganador: 129,584 k.p.h.
Record de vuelta: Coche 119 de "Bonanza" en la 3ª vta. en 41m.19s. a un promedio de 131,201 k.p.h.

CATEGORIA de 801 a 1.150 cc.

Circuito de 91,169 Km. Recorrido total 273,507 Km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	2	E. Parisi	Ren. 1093	1h.53m.6[illegible]s.2|10	3
2º	6	"Transfer"	A. Unión	1h.53m.55s.6|10	3
3º	4	H. Gastien	A. Unión	1h.58m.06s.	3
4º	44	J. Stessel	Ren. 1093	1h.58m.22s.	3
5º	15	A. Roggero	Ren. 1093	1h.59m.12s.4|10	3
6º	26	R. Casanova	A. Unión	2h.00m.42s.8|10	3
7º	43	M. Surchi	Ren. 1093	2h.01m.13s.9|10	3
8º	59	J. Tinti	Ren. 1093	2h.01m.44s.	3
9º	126	J. O. Podestá	Ren. 1093	2h.02m.15s.	3
10º	128	E. del Coro	A. Unión	2h.04m.26s.6|10	3
11º	48	"Pécora"	Ren. 1093	2h.04m.29s.2|10	3
12º	57	E. Vázquez	Ren. 1093	2h.08m.27s.6|10	3
13º	18	R. Concaro	A. Unión	2h.08m.30s.6|10	3
14º	5	J. Queheille	A. Unión	2h.12m.29s.6|10	3
15º	60	Marieli-Atencio	Ren. 1093	2h.13m.00s.5|10	3
16º	46	C. Serpero	A. Unión	2h.13m.16s.3|10	3
17º	62	J. Garbini	Ren. 1093	2h.16m.17s.8|10	3
18º	31	F. Guillermin	Ren. 1093	2h.17m.23s.5|10	3
19º	52	J. Alvarez	Ren. 1093	2h.21m.18s.9|10	3
20º	45	J. Siccardi	A. Unión	2h.21m.27s.9|10	3
21º	49	"Guanaco"	Ren. 1093	2h.24m.03s.6|10	3
22º	14	"Kabuky"	Ren. 1093	1h.17m.54s.	2
23º	7	H. Prono	Ren. 1093	1h.19m.43s.	2
24º	50	J. Foggia	Ren. 1093	1h.25m.14s.	2
25º	9	A. L. Depego	Ren. 1093	1h.26m.47s.	2
26º	61	J. F. García	Ren. 1093	1h.31m.11s.	2

Promedio del ganador: 145,199 k.p.h.
Record de vuelta: Coche Nº 6 "Transfer" en la 1ª vta. en 36m.48s.- a un promedio de 148,645 kph.

CATEGORIA DE 1.151 a 1.600 cc

Circuito de 91,169 Km. Recorrido total 273,507 Km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	58	R. Pedelaborde	Fiat 1500	1h.42m.04s.3|10	3
2º	66	J. Scamuffo	Fiat 1500	1h.42m.31s.2|10	3
3º	56	C. Reutemann	Fiat 1500	1h.42m.55s.9|10	3
4º	57	O. Franco	Fiat 1500	1h.44m.20s.8|10	3
5º	61	M. Vessuri	Fiat 1500	1h.45m.41s.8|10	3
6º	105	V. Barth	Fiat 1500	1h.46m.14s.3|10	3
7º	64	A. Dinezio	Fiat 1500	1h.47m.26s.8|10	3
8º	71	C. Diguero	Fiat 1500	1h.47m.37s.2|10	3
9º	79	B. Calvo	Fiat 1500	1h.49m.01s.	3
10º	60	M. A. Galluzzi	Fiat 1500	1h.49m.25s.8|10	3
11º	72	E. Ranno	Fiat 1500	1h.50m.09s.8|10	3
12º	96	G. Luchessi	Fiat 1500	1h.50m.43s.	3
13º	128	R. Otegui	Peug. 403	1h.51m.21s.3|10	3
14º	115	H. Sánchez	Fiat 1500	1h.51m.49s.6|10	3
15º	65	F. Geri	Fiat 1500	1h.52m.01s.7|10	3
16º	103	L. Curcio	Fiat 1500	1h.52m.51s.8|10	3
17º	111	"Lalo"	Fiat 1500	1h.52m.55s.6|10	3
18º	119	M. Rodriguez	Fiat 1500	1h.52m.59s.	3
19º	90	N. Varela	Fiat 1500	1h.53m.00s.1|10	3
20º	78	A. Caldarella	Fiat 1500	1h.53m.03s.4|10	3
21º	81	A. Jobad	Fiat 1500	1h.53m.04s.3|10	3
22º	99	H. Lisioli	Fiat 1500	1h.53m.13s.5|10	3
23º	109	B. García	Fiat 1500	1h.53m.28s.3|10	3
24º	86	L. Romero	Fiat 1500	1h.53m.43s.4|10	3
25º	82	L. Huerta	Fiat 1500	1h.55m.07s.8|10	3
26º	97	"Lolyniko"	Fiat 1500	1h.59m.11s.8|10	3
27º	117	R. Tornatore	Fiat 1500	1h.59m.28s.8|10	3
28º	89	M. Vizotti	Fiat 1500	2h.01m.27s.5|10	3
29º	113	Montoto-Labaque	Fiat 1500	2h.02m.13s.5|10	3
30º	88	A. Perea	Fiat 1500	2h.02m.30s.1|10	3
31º	94	H. Marconetti	Fiat 1500	2h.07m.09s.8|10	3
32º	74	C. Doria	Fiat 1500	1h.10m.40s.	2
33º	69	E. Fernandino	Fiat 1500	1h.14m.41s.	2
34º	95	M. Macchi	Fiat 1500	1h.15m.55s.	2
35º	129	E. Crovetto	Fiat 1500	1h.26m.55s.	2
36º	110	R. Larzábal	Fiat 1500	1h.32m.55s.8|10	2

Promedio del ganador: 160,789 k.p.h.
Record de vuelta: Coche Nº 66 Jorge Scamuffo en la 2ª vta. en 34m.01s. a un promedio de 160.876 k.p.h.

CATEGORIA de 1.600 cc en Adelante

Circuito de 91,169 Km. Recorrido total 273,507 Km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	35	Toby-Cock	Torino 380	1h.39m.55s.	3
2º	19	L. Castelli	Torino 380	1h.40m.16s.8|10	3
3º	25	F. Martore	Peug. 404	1h.45m.59s.7|10	3
4º	6	M. Boubee	Peug. 404	1h.46m.17s.8|10	3
5º	18	"Chiquito"	Torino	1h.47m.16s.6|10	3
6º	42	"El Gitano"	Peugeot	1h.48m.07s.	3
7º	13	M. Scardigno	Chevr. S.	1h.48m.16s.1|10	3
8º	27	M. Rondinoni	Peug. 404	1h.48m.21s.5|10	3
9º	48	R. Mouras	Chevr. S.	1h.48m.59s.6|10	3
10º	22	E. Cansado	Peug. 404	1h.50m.02s.8|10	3
11º	21	E. Castellano	Peug.404	1h.51m.09s.5|10	3
12º	38	"N. G."	Chevr.	1h.51m.45s.4|10	3
13º	34	J. Vallasciani	Peug. 404	1h.53m.25s.8|10	3
14º	47	J. Parodi	Valiant IV	1h.55m.02s.8|10	3
15º	37	G. Huarte	Peug. 404	1h.56m.18s.2|10	3
16º	31	"Yaguareté"	Ford F.	1h.58m.16s.8|10	3
17º	45	M. Depasquo	Peug. 404	2h.01m.55s.8|10	3
18º	26	"Tito"	Peug. 404	2h.04m.17s.5|10	3

Promedio del ganador: 164,241 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 10 de Humberto Maneglia en la 1ª vta. en 31m.36s. a un promedio de 173,105 k.p.h.

LUIS PASETTI

NSU

REPUESTOS

N.S.U. PRINZ

DE CARLO Y PEUGEOT

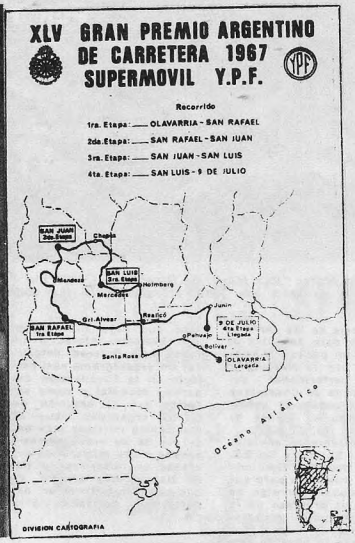
PEUGEOT

DE CARLO

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Avda. PAVON 4867 · T.E. 241-1828 · LANUS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Luís Elías SOJIT

y el equipo de COCHE A LA VISTA! agradece a todos los que colaboraron directa o indirectamente en las exitosas transmisiones radiofónicas del "XLV Gran Premio Argentino de Carretera 1967 Supermóvil Y.P.F." por LS4 Radio Porteña y CW1 Radio Colonia, a su fabulosa legión de oyentes, avisadores y amigos que también hicieron factible este esfuerzo con su apoyo, y les auguran sinceramente un

FELIZ Y PROSPERO 1968

En las 300 Millas "Rex Mays" de Riverside - California - USA, se marcó un promedio de 174 en 349,4 km. Pero, el espectáculo fue dado así. Ganó Gurney (48).

LA historia de las carreras si bien data de antes de 1898 tiene un punto fijo, meses antes con la riesgosa y unitaria performance del francés Conde de Chasseloup Laubat al conseguir cubrir un kilómetro en menos de un minuto! (63,127 p.h.).

Esta performance envidiada creó en Europa y los EE. UU. un deseo: "fiscalizar pruebas y máquinas para que un distorsionado arraigo no malograse el progreso de la fabulosa máquina rodante: el automóvil.

Estamos a 70 años de este ideal y vemos que otra vez el escozor deportivo-técnico y del gran interés de competencia hace que estén divididas las opiniones.

En efecto, acaban de realizarse en Europa (París - Londres) varias conferencias premiosas y llenas de ruido. Tan o más incitantes que las de nuestra zarandeada "Deportiva". Claro que esta vez el mundo ha crecido y las tres Américas tiene que tener parte de opinión; no se puede dejar afuera al enorme Japón con su potencial aún dormitando en la falta de millones de dólares, ni tampoco a Rusia con su inactividad política. Quizá hasta Australia (exigencia de tener a la mejor dupla de hombre y de máquina) y la lejana y poco publicitada Nueva Zelandia, cuna del campeón mundial actual, esgriman su derecho de opinión. Más que a lo largo y ancho de los cinco continentes se extiende hoy el programa mundial de carreras en las tres fórmulas aceptadas: 1, 2 y 3.

Es tan dificultoso el panorama que los EE. UU. tienen, a su vez, dos federaciones regidoras y dentro de sus codificaciones y clasificaciones una secuela de "subs" tan inmensa que haría fracasar a más de un crítico ante D'Agostino en el programa preguntón del millón de pesos. No digamos de las categorías argentinas. Y hasta de las chilenas... hay más que automóviles.

Por eso, quienes ya este año hará 40 que estamos en el comentario del deporte mecanizado (a mucha honra!) vemos con infinita tristeza que haya quienes por un mediocre interés o un fugaz celo quieran deteriorar un organigrama casi perfecto en la fiscalización deportiva mundial y como solución den la creación de OTRO organismo. Que en resultancia no tiene más base que la de —suponemos— apoyar a una mayoría en sus afanes cuantitativos (y por un tiempo muy somero, ya que cada cosa tiene en deporte muy estrecha vigencia...).

• FRANCIA, ESCANDALO

El lector está ya en posición de aceptar las noticias. Tenemos el primer campanazo: el boletín 6 Diciembre 1967 de la Federation Internationale de L'Automobile, con 205 líneas de extensión! Inicia el texto en manera determinante: "La FIA está considerada como detentora (palabra mal aplicada en castellano), del Poder Deportivo Internacional" y ésta prerrogativa no es conquista personal". Sigue historiando: "Los Automóviles Clubs Nacionales, que comprendían seis países de Europa se reunieron en Hamburgo-Alemania, en 1904 en ocasión a la disputa de la copa "Gordon Bennett" que organizaban entre todos y decidieron (1904) crear la primera entidad internacional para el deporte automovilístico: Asociación Internacional de los Automóviles Clubes Reconocidos... y desde esa opinión de los "siete grandes" las cosas siguieron. Excepto en Francia su Automóvil Club local usó del poder deportivo entre 1904 y 1952. Leyes nuevas de ese año hicieron que debiera ceder este poder a la Federación Francesa de los Deportes Automovilísticos.

Pero, el escozor anciano del viejo Club de Francia hizo que en 1967 surgieran dificultades de "interpretación" y así asomó el primer pleito. Al que la entidad máxima, la FIA, no quiso responder "porque no le interesan los problemas localistas de un país".

• LONDRES: PARA GRITAR

De este modo fue la Federación Francesa que, por impulso citó a una importante reunión en Londres, el 4 de diciembre anterior. Constructores de máquinas, organizadores de pruebas y pilotos internacionales recibieron la invitación, nada menos que para el Hilton Hotel.

La reunión se celebró. Cambiáronse impresiones y hubo que oír de todo, en un marco de respeto.

Se escucharon opiniones de gente capacitada que está viviendo los problemas actuales y se pidió temperancia. Se está, ciertamente, sobre el comienzo de una nueva temporada y cualquier definición equivocada al que malogría es al deporte y a quienes en él tienen invertidas sus fortunas (que suman miles de millones, aunque parezca fantasía).

Ahora se enterará a Abril. La sede máxima podría ser en Atenas (si en Grecia se aquieta la situación política local). O bien, en París.

Pero, hay otras voces interesadas. Quizá a último momento aparezca el Gran Titán de las Estrellitas, de este lado del Atlántico y dé su impresión. Nunca en la historia como ahora los EE. UU. han tenido tanto interés "deportivo" en el campo internacional de las carreras. COPAR el asunto podría ser de exquisita succión... y qué bien le vendría! Más la F.I.A. en uno de sus párrafos en las 205 líneas dice que "está compuesta por caballeros de bien, abnegados servidores de la noble causa deportiva y que esta capacidad y eficiencia no puede ser olvidada por quienes están en el litigio".

Prácticamente, es problema que nos interesa mucho a nosotros. No porque esperemos realizar en 1969 una temporada internacional de fórmula 2, para, en 1970 aprisionar una prueba de F. 1, en Buenos Aires. Es que aquí estamos bien con el régimen actual y, ciertamente la gente de París ha sido de una exquisitez y maduración ideales.

Los más ansiosos de renovar tendrán que medir bien sus fuerzas. No es fácil "romper una familia". Es mi modesto punto de vista.

Por VERTIGO

• SEIS HORAS EN CARACAS

En Venezuela la actividad del automovilismo no es intensa. Rarísimo, porque hay cantidad de buenos volantes y las mejores máquinas del mundo que quiera pedirse. Más un cuadro de gente pudiente que podría darse este gusto. El Campeonato Bolivariano, por puntaje, sostiene la expectación local y hasta atrae una o dos veces por año a corredores de la costa del Pacífico. Las últimas VI Hs. del 10 de diciembre singularizaron duelos fugaces y dieron satisfacción al localismo cuando tras la marca cronométrica, el Porsche "disfrazado de tigre": un 906 de buena cuna, terminó con 258 vueltas cumplidas. Fue la única máquina de FL. que pudo recorrer esa distancia lo que prueba que, a otra habrá que balancear más, o se quedarán sin performance. En TURISMO ganó otro venezolano: Sergio Truyale, con Alfa Romeo GTA y en la Gran Turismo vencieron Guillermo Artega y Enrique Lastes peruanos, con un Fiat Abarth y 216 vueltas.

• El Dr. Ferguson; C. Bourillot; Joachim Bonnier y atrás Beltoise y Clark, en Londres. ¿Impondrán su tesis? Formaron así la FISA. ¿Fisura?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

• *Fue en San Francisco (USA) donde fotógrafos hábiles aprovecharon este festín sobre ruedas de tres sensacionales volantes GRANDES: Stirling Moss, en el medio; Mc Laren, atrás y el flamante campeón del mundo, Dennis Hulme adelante y a punto de saltar. Nos hubiera gustado verlos en una trenzada y hacer cálculos técnicos de estas posibilidades. Karting-circo... no!*

KARTING INTERNACIONAL

► Por LUIS MIGUEL SANCHEZ

• Se perdió Diciembre y la chance enorme de aprovechar en el país los circuitos mejor iluminados para llevar a mucha gente que nada tiene para ver y podría disfrutar de ésto.

Conocemos y estamos trabajando intensamente a Miles de kilómetros en viajes, gestiones, etc., muestra lo "dura" que es la gente para iniciativas que convoquen trabajo y responsabilidad. Sin embargo un programa bien trazado daría mucha satisfacciones. Pero, lejos de los grandes centros donde hay de todo y para todos y el karting no interesa.

• Ha muerto súbitamente Miguel Pérez Turner. Fue un gran señor del periodismo deportivo. Nos hicimos junto a su mesa de director de prensa de los FF. CC.; nos llevó a 10 diarios del interior y a la revista "La Cancha", que dirigió certeramente. Trabajó durante 40 años para el acercamiento del deportista del interior a la metrópolis. Dirigió la Federación del Básquet. Hace un par de meses la Dirección de Turismo de Tucumán, en reunión con la delegación periodística de la AAPET de Bs. As., decidió otorgarle a Pérez Turner —como pionero comentarista— un trofeo. Seguramente ahora quedará para el deporte. Quizá el karting.

• ¡Bronca en el grupo europeo! La Federación Internacional del Automóvil llamó la atención a federaciones, clubes, organizadores y corredores afiliados en el sentido de que no participen en pruebas que organicen H. Ritterbecks Internacional Go-kart Club Vereniging, de Wanlach-Países Bajos y Willy Konigs, de Stolberg, Alemania Federal. Imputan que estas dos personas desconocieron a los clubes afiliados de sus puntos de acción. ¿Es un aviso?

• En Luján - Bs. As. estaría por formarse un karting club con un polista, un corredor de TM, un hacendado y varios jóvenes rugientes". La entidad planearía una serie de reuniones con un "corte" distinto: carreras, cena, baile, desfiles de belleza y cine deportivo del automotor. Bienvenidas las buenas ideas y el público selecto! El kartismo lo necesita.

• ¿Quién construyó el primer kart del país? Cuando lo concretemos y documentemos el Museo del Automóvil, de Rafaela-Santa Fe, tramitará su exhibición eterna, allí. Un honor.

• "Luz y Fuerza" ingresaría al kartismo oficial como lo hizo con el ciclismo donde pasó al primer lugar en apenas tres meses de actividad. Buen síntoma.

• ¿Y qué tal la Ciudad Deportiva de Boca Juniors para que los socios de la popular entidad tengan chance de practicar kartismo del bueno? Ya fue nuestra personal iniciativa a los amigos Muñoz, Martín y Zunino

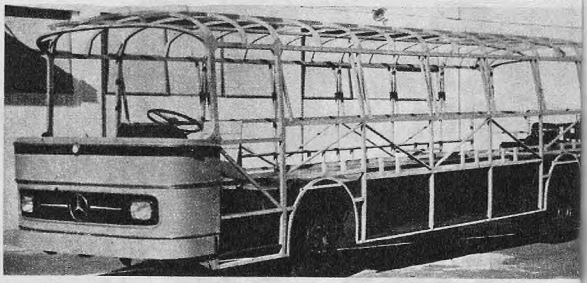
REPUESTOS

MERCEDES BENZ
LEGITIMOS
RASTROJERO
fabridiesel
S.A.C.I.
fd
Av. RIVADAVIA 12030
T.E. 653-3359
EN EL CORAZON DE CIUDADELA
A TRES CUADRAS DEL PUENTE LINIERS

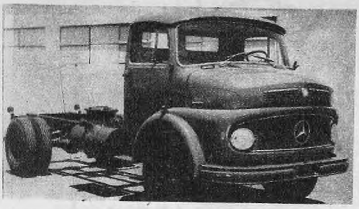
DISTRIBUIDORES:
. AROSA
. CAÑOS C.F.R.
. FILTROS ERCIF

LINEA COMPLETA DE CAÑOS DE ACEITE, NAFTA Y GASOIL PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOVILES Y CAMIONES

En la planta industrial Mercedes Benz de González Catán se llevó a cabo el lunes 4 de diciembre último la presentación al periodismo especializado, en forma oficial, de la nueva línea de fabricación de los vehículos de esa prestigiosa marca. Los invitados recorrieron las amplias y llamativas instalaciones de las dos plantas industriales, haciendo uso de la palabra el director de la empresa, Peter Krümmel, quien se refirió con satisfacción a la nueva línea presentada en la oportunidad, como culminación de pa-

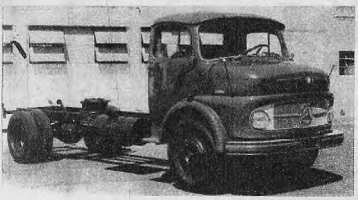


• *Este es el ómnibus O 120, con plataforma y estructura autoportante. Lleva motor Borgward Diesel (OM 321), de 6 cilindros. La caja es la ZF de cinco marchas de avance, sincronizadas y una de retroceso.*



Chasis L 911 para cargas urbana.

Aquí el chasis L 1112, para camiones.



L 1114, potente para carga pesada.

FUE PRESENTADA LA NUEVA LINEA DE LA FAMOSA ESTRELLA MERCEDES BENZ

cientes y costosas experiencias así coronadas por un positivo saldo de eficiencia, confort y funcionalismo.

• LOS MODELOS PRESENTADOS

Omnibus O 120, con plataforma y estructura autoportante. Motor: Diesel OM 321, 6 cilindros, 5.100 c.c., 120 HP. 3.000 rpm, según SAE. Caja: 5 marchas de avance, sincronizadas y una de retroceso. Distancia entre ejes: 5,55 m y opcional 4,18 m.

Chassis LO 911 para colectivos. Motor: Diesel OM 312, 6 cilindros, 4.580 c. c., 110 HP, 3.000 rpm según SAE. Caja: 5 avances, un retroceso. Distancia entre ejes: 4,83 m.

Chassis L 1114 para transporte de carga que exija mayor potencia. Motor: Diesel OM 341, 6 cilindros, inyección directa, 5.675 c. c., 140 HP, 2.800 rpm según SAE. Caja: 5 avances sincronizadas, una retroceso. Diferencial: de alta y baja. Distancia entre ejes: 4,83 m.

Chassis LA 1112 para el transporte en todo terreno, con tracción en las 4 ruedas. Motor: Diesel OM 321, 6 cilindros, 5.100 c. c., 120 HP, 3.000 rpm según SAE. Caja: 5 avances, un retroceso. Caja de transferencia: Mercedes Benz de 2 velocidades. Distancia entre ejes: 3,60 y 4,20 m.

Chassis L 911 ideal para transporte urbano de cargas. Motor: Diesel OM 312, 6 cilindros, 4.580 c. c., 110 HP, 3.000 rpm según SAE. Caja: 5 avances, un retroceso. Distancia entre ejes: 4,20 metros.

• LA LINEA CONOCIDA

Los modelos detallados precedentemente se agregan a los ya conocidos, cuyas especificaciones técnicas consignamos a continuación:

Chassis LO 1112 para colectivos. Motor: Diesel OM 321, 6 cilindros, 5.100 c. c., 120 HP, 3.000 rpm según SAE. Caja: 5 avances, un retroceso. Distancia entre ejes: 4,83 m.

Chassis L 1112 para camiones. Motor: Diesel OM 321, 6 cilindros, 5.100 c. c., 120 HP, 3.000 rpm según SAE. Caja: 5 avances, un retroceso. Distancia entre ejes: en tres versiones; 3,60 m., 4,20 m. y 4,83 m. Alternativa: con diferencial de alta y baja y doble filtro de combustible.

Chassis L 1112 para camiones. Motor: Diesel OM 321, 6 cilindros, 5.100 cc., 120 HP, 3.000 rpm según SAE. Caja: 5 avances, una retroceso. Distancia entre ejes: en tres versiones, 3,60, 4,20 y 4,83 m. Alternativa: con diferencial de alta y baja y doble filtro de combustible.

Chasis LS 1112 para semirremolques, con bastidor reforzado: Motor Diesel OM 321, 6 cilindros, 5.100 cc., 120 HP, 3000 rpm según SAE. Caja: 5 avances, una retroceso. Distancia entre ejes: 2,60 m. Alternativa: con diferencial de alta y baja y doble filtro de combustible.

DEWEY

PATENTES Nros. 584.316
152.009 - 150.327

•

Nuestras ventas se efectúan por intermedio de Mayoristas de Repuestos de Automotor y Casas del Gremio.

CALIDAD • PRECISION

PRESENTA LA LINEA MAS COMPLETA PARA EL AUTOMOVIL, CAMIONES Y TRACTORES

• AMPERIMETROS
• BULBO PRESION DE ACEITE
• ENCENDIDO ELECTRONICO
• FLOTANTES
• MANOMETROS PRESION DE ACEITE
• MARCADORES DE NAFTA
• PRESION DE COMBUSTIBLE
• STARTOMETROS
• TACOMETROS
• TEMPERATURAS DE AGUA
• TEMPERATURAS DE ACEITE
• VACUOMETROS

DEFENSA 1285 • T. E. 33-0798 • Buenos Aires

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

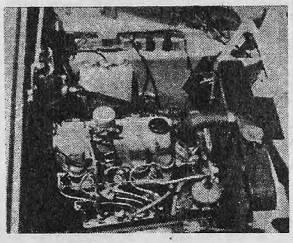
NUEVO RASTROJERO DIESEL P-63

"Hemos dado por cumplida la etapa del viejo modelo Rastrojero y surgimos con el modelo de pick-up con motor diesel que consideramos que viene a llenar un vacío existente en ese tipo de vehículos. No pretendemos ni incursionar ni destruir a la industria privada, cosa que jamás DINFIA intentó y esa política sana es lo que permite que hoy nuestro país tenga una industria automotriz que nada tiene que envidiar a la del exterior". Tales fueron las palabras pronunciadas ante el periodismo especializado por el director nacional de DINFIA, brigadier Abelardo Sangiácomo, con motivo de la presentación oficial del nuevo modelo de Rastrojero de la empresa, la pick-up Diesel P 63, un verdadero utilitario dotado con detalles de confort y diseño moderno, notoriamente funcional.

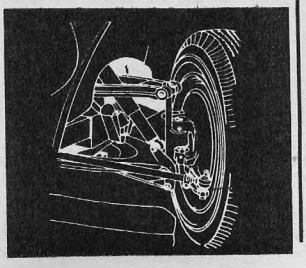
El lanzamiento del excelente vehículo significará, sin duda, un efectivo aporte para la competencia leal empresaria, ya que se trata de una nueva línea dotada de un sinnúmero de detalles técnicos que configuran un equilibrio de confort, belleza, eficiencia mecánica y probada economía. Además, se ha coordinado la provisión directa de todos los repuestos, permitiendo más rápidas entregas y abaratamiento; se han uniformado mediante envases especiales cerrados con franjas de seguridad, cada repuesto, para su inmediata identificación y se ha suscripto un convenio con Borgward Argentina S. A. para la exclusividad de la distribución de los repuestos originales de los motores 42 y 52 HP, de que están dotados los Rastrojeros Diesel.

Las especificaciones técnicas del vehículo fueron expuestas por el ingeniero Sanguinetti, destacándose los equipos eléctricos de frenos y embrague; la caja ZF y otros aspectos como la suspensión delantera independiente, amortiguación, diferencial, etc. En cuanto a velocidad, acusa una máxima de 120 k.p.h. y crucero de 90 k.p.h. El peso de la pick-up es de 1.300 kgs.

Antes del almuerzo el capitán de los famosos "rompecoches" Jorge Clothier, realizó arriesgadas pruebas con la nueva unidad, asombrando por su destreza y la calidad de la pick-up.



Vista del motor Borgward diesel, de rendimiento extraordinario (arriba). La suspensión delantera es independiente a paralelogramo deformable.



La nueva pick-up Rastrojero cautivante en apariencia; eficaz y económica, como siempre. Aquí la versión con su doble cabina.

Aros de pistón **Thompson**

con CALIDAD de equipo original

Por su calidad superior y diseño armónico, los juegos de Aros Thompson son conocidos y usados en todo el mundo.

Cada aro, está diseñado considerando no sólo su función propia, sino también para complementar el trabajo de los demás aros, asegurando así plena potencia, asentamiento rápido y sellado efectivo contra las fugas de gases y el paso de aceite a las cámaras de combustión.

Fabricados ahora en la Argentina, bajo licencia y según las mismas estrictas normas de calidad que en los Estados Unidos, los juegos de Aros Thompson han sido adoptados como equipo original por las principales fábricas de automotores de Argentina.

Distribuidores

Viamonte 1430 **Buenos Aires**

17-12: MA F-1 en Maggiolo

RAMON Requejo no necesitó ganar la última carrera del calendario para clasificarse campeón argentino de Mecánica Argentina en Fórmula 1. Ello fue factible en virtud de que su único rival para la corona, Omar Almeyda, no tuvo velocidad como para intentar una lucha por la punta y de esa manera "don Ramón" culminó su año número 20 en el automovilismo, con el máximo galardón a que puede aspirar un corredor.

• *Instante preciso en el que cae la bandera abriendo la disputa de la final a 25 vueltas. Cipollatti y Rolando Sotro picaron en punta. Ganaron Plá y Requejo.*

PLA GANO LA CARRERA Y REQUEJO EL CAMPEONATO

▶ Fotos CARLOS ALBERTO BIANCO

Coronado de gloria y laureles, Plá brinda con una botella de gaseosa, sostenido en andas por sus hinchas.

• *Con la gorra puesta y un pucho "apretado entre los labios" Requejo, campeón, es curado de quemadura.*

En la meta de Maggiolo —simpático pueblo ubicado a poco más de 25 kilómetros de Venado Tuerto, en la provincia de Santa Fe—, el primero fue Víctor Hugo Plá al mando de un Chevrolet preparado por aquel campeón entre los "dinosaurios", Alfredo Pián, que dio emoción a las competencias de la MN en décadas anteriores. Segundo fue Requejo —4 veces campeón ahora—, tercero Rolando Sotro (Ford Falcon) y cuarto Almeyda, con Tornado.

La jornada no estuvo a la altura del momento actual porque el piso, aún con el tratamiento aplicado bajo la severa dirección del ingeniero Juan R. Báscolo, de Rafaela, tributo demasiado polvo al paso de las máquinas y hubo momentos en que se temió algún grave accidente. La pista de tierra, como se demostró en Allen y otros circuitos igualmente tratados después de aquella experiencia, tiene atractivos para competir y en algunos aspectos hasta supera al pavimento. Pero no es cuestión de correr sobre trazados polvorientos, como se hacía hace 20 años, con el riesgo innecesario de múltiples choques. Si anteriormente a la disputa de la prueba de Maggiolo se había votado el escenario elegido, creemos que su habilitación en la condiciones en que se hizo finalmente, fue una negación de la medida anterior, con situación similar. Esto denota la crisis de dirigentes porque atraviesa nuestro automovilismo.

• 1ra.: CIPOLLATTI

Nueve máquinas se alienaron para la primera serie, con un favorito indiscutido, puesto que había marcado el mejor tiempo en la clasificación el día sábado: Rolando Sotro. Pero a poco que Sotro paró un momento con un inconveniente mecánico, fue Cipollatti el ganador. La clasificación fue esta: 1º Vicente Cipollatti (chev.), 9m. 16s.4|10 para 10 vtas., a 133,932 k.p.h., con record de vta. en la 6ª (53s.7|10) a 138.770 k.p.h.; 2º Rolando Sotro (F.F.), 9m.19s.6|10; 3º Omar Almeyda (Tornado), 9m. 38s.7|10; 4º Juan C. Salatino (Valiant); 5º Néstor Ballario (chevr.), 6º Fernando Favergiotti (Peug.); 7º Juan Toneatto (Chev.), 8º Raúl Kuriger (Chev.) y 9º Oscar Ottonieri (Chev.), éste con una vta. menos. No largó: Nº 23 de Félix Gómez.

• 2da.: CUBERTINO

La otra batería tuvo también 9 competidores, con firme candidato en Domingo Di Santo, quien punteó fácilmente, pero cortó una biela sobre el final, imponiéndose Cubertino, delante de Requejo. Finalizó así: 1º Omar Mura Cubertino (Torn.), 9m.29s.2|10 a 130.920 k.p.h. mejor vuelta en la 6ª (55m.1|10) a 135,245 k.p.h.; 2º Ramón Requejo (Chev.), 9m.44s.1|10; 3º Orlando Sotro (F.F.), 9m.48s.7|10; 4º Anselmo Taberna (Chev.); 5º Felipe Lehman (Tornado); 6º Domingo Di Santo (Chev.), 9 v.; 7º Eduardo Roberi (DKW), 9 v.; 8º Francisco Frondutto (Chev.), 8 v. y 9º Víctor Hugo Plá (Chev.), 8 v.

• REPECHAJE: PLA

El repechaje a 5 vueltas puso a Plá en ganador sin

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION DE LA FINAL

Circuito de 2.679 mts. Distancia total: 51.750 mts.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	66	V. Pla	Chevrolet	24m.34s.3|10	25
2º	33	R. C. Requejo	Chevrolet	24m.44s.4|10	25
3º	5	R. Sotro	Ford	24m.54s.9|10	25
4º	22	O. Almeida	Tornado	25m.23s.7|10	25
5º	32	O. Sotro	Ford	25m.24s.5|10	25
6º	50	O. Otonieri	Chevrolet	25m.01s.6|10	24
7º	76	N. Ballario	Chevrolet	25m.22s.8|10	24
8º	60	F. Favergiotti	Peugeot 404	25m.03s.7|10	23
9º	1	V. Cipolatti	Chevrolet	25m.04s.1|10	23
10º	8	O. M. Cubertino	Tornado	25m.12s.5|10	23
11º	9	F. Lehmann	Tornado	25m.17s.6|10	23
12º	40	J. Tineatto	Chevrolet	24m.47s.3|10	22
13º	39	J. C. Salatino	Valiant	17m.54s.7|10	18
14º	25	A. Taberna	Chevrolet	17m.00s.3|10	16

Promedio del ganador: 126,365 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 66, V. H. Pla, 66s.1|10, (9 vta.). 132,834 k.p.h.
No largó: Nº 2, Domingo Di Santo.
Comisario deportivo: Dr. Estor Ruata. Adjunto: Sr. Luis Ramacciotti. Director de la prueba: Sr. Hortensio Curti. Oficiales deportivos: Sres. Andrés Stagnaro y Luis Fernández. Cronometrista: Sr. Angel Neira.

apelaciones, con 5m.4s.2|10, 2º Otonieri en 5m.7s.2|10, 3º Toenatto, 4º Roberi y 5º Kuriger.

• PLA Y REQUEJO

Mucho sol viento descargó la naturaleza al momento de la final, cuando picó adelante Cipollatti. Inconvenientes mecánicos lo frenaron y Rolando Sotro lo dejó atrás, pero tampoco duró mucho, ya que al entrar en trompo se demoró y Salatino se le fue raudamente. Desde el fondo, Plá apretaba y amenazaba hacia los punteros. Salatino hizo también un trompo y Requejo se apoderó del liderazgo, con su serenidad habitual, controlando la marcha de Almeyda, que iba 5º. Por eso, seguramente, no le preocupó la arremetida de Plá, y éste pasó al frente hasta el final de las 25 vueltas.

Hubo en Maggiolo, pues, dos triunfadores: Plá, en la carrera y Requejo, en el campeonato. Almeyda, con su 4º puesto, se afirmó como brillante subcampeón.

• *A la izquierda Rolando y a la derecha Orlando Sotro, flanqueando a sus familiares. Llegaron 3º y 5º a la meta*

• *Omar Almeyda alcanzó un cuarto puesto, pero tenía que ganar para ser campeón. Es un digno subcampeón.*

HAGA COMO LOS ASES DEL T/C

MEJORE LA DIRECCION Y TREN DELANTERO DE SU AUTOMOVIL Y BALANCEE SUS RUEDAS EN

'ORTEGA Hnos'

NOS ESPECIALIZAMOS EN LA SOLUCION INTEGRAL Y DEFINITIVA DE LOS PROBLEMAS DE SUSPENSION DE LOS PEUGEOT 404

CONSULTENOS EN LA CASA DE LAS DIRECCIONES

URIARTE 1887 esq. NICARAGUA - T.E. 72-8148 - BUENOS AIRES

"CRISTAL TRACK", LA PISTA MAS GRANDE PERO EN "RANCHO APARTE". ¿QUE TAL?...

POR TONI FERRANDO

Cuando subimos los cinco escalones que separan la vereda del enorme local de la calle Lavalle 721 nos quedamos asombrados: delante de nosotros se mostraba, imponente, la pista más sensacional que nuestros ojos hayan visto nunca. Tal vez nuestro mutismo se hubiera prolongado por más tiempo si los dueños de casa no nos hubieran llamado a la realidad como lo hicieron. Horacio Najurieta (hermano de Carlos, gran valor de nuestro automovilismo) y Justo Briano, los socios en esta aventura, nos recibieron y atendieron con la pregunta infaltable: "¿Qué tal?" Realmente no pudimos contestar ya que era imposible describir con palabras la impresión que ese dechado de la técnica moderna nos había causado. "Cristal Track" (así se llama la pista más grande de Sudamérica), es la campana indicadora de que nuestro automodelismo es y puede ser cada vez más grande; lógicamente que en el sentido de la técnica y el modernismo, ya que en el de la faz deportiva no influye para nada. La pista, tiene un carácter totalmente comercial. Cualquiera que pase por allí puede alquilar un cochecito y manejarlo luego de pagar religiosamente los minutos pertinentes. Con esto se entiende que "Cristal Track" está desvinculada totalmente de la FADA y no responde a ningún organismo: es independiente.

• LA INAUGURACION

La fiesta con que es inauguró la hermosa pista mostró a los más representativos sectores de nuestro Automodelismo. Vimos entre otros a Tabanelli, Milou, Elizalde, Grandoli y Guglieri, por la FADA; a Carlos Najurieta y Edgardo Boschi, corredores de automovilismo; a los "mini tuercas" de siempre, entre ellos Lozano, Nagel, Escudero, Orliac, Brianito, Albert, Cané, Cevasco... en fin prácticamente todo el ambiente automodelístico, que no se quiso perder esto que fue extraordinario, pero que sin embargo no fue anunciado como algo fuera de lo común. Y tiene mucho de extraordinario: por ejemplo el recorrido total de la pista, que está cerca de los 70 metros, es decir más del doble de la pista más grande del país hasta este momento; las dos rectas principales son de cristal negro, único en nuestro medio; presenta curvas y contracurvas de todos los gustos, mixtos y hasta giros con peralte. Todo construído en base a los "últimos gritos de la moda", con los mejores materiales y la más esmerada terminación.

• *Vista panorámica de una de las rectas y de otra que va en busca de la lejana meta ubicada a casi una cuadra.*

Con este paso nos damos cuenta que podemos estar en cualquier momento a la altura de los mejores en automodelismo; lástima que en este caso el adelanto técnico no nos sirva para ayudarnos en el tema deportivo de competición.

Una pista como la inaugurada por Briano y Najurieta serviría de peldaño ideal para las grandes probabilidades futuras. Pero al igual que la pista, la vida también tiene muchas vueltas a lo mejor algún día "Cristal Track" se pone al servicio de los automodelistas, es decir, en favor del constante desarrollo de nuestro "minideporte".

MILOU
AUTOMODELISMO DEPORTIVO
CONCESIONARIO
AUTOZOOM®
UNA ORGANIZACION PARA ABASTECER A TODOS LOS AUTOMODELISTAS DEL PAIS
ESCRIBANOS SOLICITANDO LISTAS DE PRECIOS
PARA PISTAS COMERCIALES, CLUBES, PEÑAS: INTERESANTES DESCUENTOS
LIBERTAD 948 Locales 6 y 8
GALERIA LAS VICTORIAS • CAPITAL FEDERAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FINALIZO EL TORNEO DE T.M.

LUCIDA y agradable fue la fiesta de entrega de premios correspondiente al Campeonato de Turismo Mejorado que se realizó en el Egle de Castelar. Los dueños de casa ofrecieron un refrigerio a corredores e invitados, entre los que se contaban importantes representaciones de la prensa oral y escrita. En la clase "A" resultó ganador Conti, y en la "B", "Tito", ambos creditos de la casa.

La competencia estuvo patrocinada por la fábrica "Miami Automodel" y se entregaron más de 100.000 pesos en premios. El campeonato constó de 7 fechas. "COCHE A LA VISTA" no podía estar ausente en tan destacado acontecimiento, por lo que instituyó dos plaquetas, una denominada "PEDRO FIORE", en homenaje a la memoria del gran comentarista de la organización, y la otra "LUIS ELIAS SOJIT", en nombre del decano de los periodistas de automovilismo. En la foto aparece el autor de esta nota entregando a "Tito" una de las plaquetas; se observa en el medio al Comisario Deportivo, Francisco Lancuba y a la izquierda al ganador de la clase "A", Conti.

MINICHIMENTOS

- SE AGRANDA. La institución del oeste, el Egle de Castelar, inaugura en pocos días una maravillosa pista de 22 metros de recorrido, muy trabado y con peralte, que será ideal para la escala 1:24 por las separaciones entre vía y vía, casi el doble que una pista común. Este nuevo escenario es anexo a la ya consagrada pista de 33 metros, que seguirá funcionando. (Muy Bien 10).
- ENOJADO. "Las cosas así no pueden seguir; no de ninguna manera... estamos dando vueltas sobre lo mismo y el automodelismo así va para atrás; distinto sería que se instalen pistas en Boca o en River, por ejemplo; así sí se difundiría y carecería, y no encerrarlo en los pequeños clubes-comercio, donde todo es retrógrado"... (Textuales palabras de "Coco" Grandoli días atrás en una confitería céntrica).
- NOVEDADES. La primera productora de materiales para automodelismo deportivo, "Autozoom", ha lanzado ya a la venta masiva, las gomas tipo esponja que son realmente extraordinarias. Se agarran una barbaridad. (Los estadounidenses van a tener que venderle gomas a los chinos).
- CARA DE MONO. Finalizó el Gran Premio "Cara de Mono" realizado en el Egle Club de Castelar y organizado por Don Italo Guglieri, para debutantes en la categoría Mecánica Nacional Fórmula 1. Todos los clasifiados se llevaron sus premios. Ahora ya no son más aficionados" y pueden darle guerra a cualquiera. La firma patrocinadora de este concurso piensa repetir el año próximo para seguir en la búsqueda de nuevos valores (Que se haga).

ESCRIBA Y GANE

Con todo éxito prosigue el CONCURSO "TUFFY HOBBIES-AUTOZOOM" iniciados en estas columnas y complementados los lunes, miércoles y viernes en la Primera Audición Radial de Automodelismo ("4 Tiempos", 19,45 horas, LS6 Radio América). Solo es necesario enviar un sobre dirigido a "Tuffy Hobbies", Montevideo 947, Capital, insertando al reverso nombre y dirección del remitente. Todos los meses se sortean minimodelos, motores, chassis, etc. de la marca "Autizoom" entre las cartas recibidas. Escriba y gane como: Oscar A. Vasallo-San Pedro 2306-Tablada, Provincia de Bs. As.; Héctor A. Ruggeri-Villa Saboya (Vía Rufino); Mario Pérez Giorno-Intedente Quirós 22, Gualeguay (Entre Ríos); Luis Alberto Maschio Calle 11 Nº 1529, General Pico (La Pampa). Los nombrados son los ganadores del mes pasado; los dos primeros recibieron un equipo completo Cupé Ford "Autozoom" y los restantes un chassis "Cocodrilo" completo, cada uno

FABRICANTE y DISTRIBUIDOR de Cristales Inastillables de Seguridad Planos y Curvados

Colisas, Manijas en todo tipo de coche

JORGE CASTELLINI

FABRICANTE DISTRIBUIDOR

LOPE DE VEGA 1520-24 Y 26 — T. E. 69-3210

Para Camiones - Lanchas y Aviones

Colocación de los mismos por personal especializado en CRISTALES CURVADOS para parabrisas y lunetas traseras en los modelos hasta 1966, en toda la línea de coches y camiones.

IMPORTANTE RECIENTEMENTE HEMOS HABILITADO NUESTRO GRAN ANEXO, DONDE DISPONEMOS DEL MAS EXTRAORDINARIO STOCK PERMANENTE EN

CRISTALES DE SEGURIDAD

CURVADOS - ANTISOL - BLANCOS PARA CARROCEROS Y LA LINEA MAS COMPLETA PARA CUALQUIER TIPO Y MODELO DE AUTOMOVIL A LA FECHA.

En la seguridad de poder satisfacer así la gran demanda de nuestros favorecedores amigos, que siempre hallarán en nuestra casa el cristal que necesitan para su automotor.

RECUERDE:
LOPE DE VEGA 1520 - 24 - 26
BUENOS AIRES

T.E.69-3210

El Chevrolet de Bruno levanta una nube de polvo al dejar la curva. Ganó la carrera sin lucha ni emoción.

FERNANDINO Y BRUNO FUERON LOS DOS MEJORES DE UNA MAGRA JORNADA

• *Esteban Fernandino (hijo) se impuso sin apremios. Fue amplio vencedor. Aquí junto a Miguel Angel Vizzotti.*

Esteban Fernandino ya estaba en Alberti, cuando su Fiat 1500 coupé reclamó un determinado repuesto. Allí no había forma de conseguirlo, de manera que resolvió pedirlo a la capital federal. Costaba 7.800 pesos, pero para recibirlo a tiempo había que fletar un avión y esta diligencia le significó una inversión de 40.000 pesos... Afortunadamente, todo se dio después favorablemente y salió y llegó en punta entre los pocos que se dieron cita con esa jornada de Turismo anexo jota.

El circuito no estaba para nada. Solamente el entusiasmo y la cordialidad de la gente de Alberti autorizó a aceptar una competencia en ese piso totalmente de tierra, con curvas de 90 grados que al tercer paso de las máquinas ya "no querían más". Afortunadamente el viento jugó a favor y no quedaba polvo en suspensión y todo terminó en paz.

Lo mejor fue la categoría hasta 1600 cc., cuyos protagonistas resolvieron disminuir el número de vueltas, señalado en 12 a sólo 8. La medida tuvo razón de ser en el trazado y en la poca cantidad de máquinas, ya que solamente se presentaron 13 en el punto de largada. Los competidores de más de 1.600 cc. (Peugeot 404 y Chevrolet), decidieron acatar los 15 giros y la competencia resultó un fiasco. Pocos aparatos girando, huella profunda en el circuito y naciendo la noche el público por poco deja solos a los corredores. No fue, por cierto, una prueba brillante.

• FERNANDINO SOLO

Esteban Fernandino (hijo) no tuvo rivales ni en los otros tripulantes de Fiat 1500, ni en los pocos Peugeot 403 que compitieron en la clase 1151 a 1600 c.c. En realidad, aquél se fue tranquilamente desde la salida, regulando el tren de marcha sobre un piso que no dejaba márgenes brillantes. Roberto Pedelaborde, con un auto facilitado por un equipo de una marca comercial dedicada al envasamiento de fluídos, no tenía el medio mecánico adecuado para pleitear. Además, debió detenerse varias veces —por lo menos 3—, a reponer aceite, elemento que

EDUARDO P. BOYADJIAN
automotores
Av. RIVADAVIA 5481-83 - BUENOS AIRES - T.E. 90-7606
Y AHORA TAMBIEN EN SALTA: FLORIDA 306 al 308 — SALTA

CONSULTENOS SU OPERACION
EN 0-Km. TODAS LAS MARCAS
PERMUTAS Y CONSIGNACIONES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION POR CATEGORIAS

CATEGORIA "B": 1.151 a 1.600 cc.

Circuito de 23,4 kms. Recorrido total: 187,2 kms.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	1	E. Fernandino	Fiat 1500	1h.21m.37s.1|10	8
2º	10	J. Scamuffo	Fiat 1500	1h.22m.05s.	8
3º	2	R. Pedelaborde	Fiat 1500	1h.27m.08s.7|10	8
4º	3	C. Diguero	Fiat 1500	1h.27m.42s.3|10	8
5º	9	A. Bastianelli	Fiat 1500	1h.27m.46s.1|10	8
6º	4	C. Doria	Fiat 150C	1h.29m.19s.1|10	8
7º	13	R. Literas	Peug. 403	1h.22m.41s.2|10	7
8º	15	O. Dichiara	Peug. 403	1h.15m.13s.	6

Promedio del ganador: 137,614 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 1, Esteban Fernandino, en la 6ª vta. en 10m.04s.5|10 a un promedio de 139,356 k.p.h.

CATEGORIA "C": 1.601 en adelante

Circuito de 23,4 kms. Recorrido total: 351 kms

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	1	A. Bruno	Chevrolet	2h.30m.08s.2|10	15
2º	2	O. Juchet	Peug. 404	2h.34m.17s.8|10	15
3º	5	N. Castañón	Peug. 404	2h.36m.06s.5|10	15
4º	11	H. Luchetti	Peug. 404	2h.28m.07s.	14

Promedio del ganador: 140,272 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 1, Alberto Bruno, en la 5ª vta. en 9m.40s.8|10 a un promedio de 145,041 k.p.h.
Director de la prueba: Sr. Omar A. Bassi. Comisario deportivo: Sr. Alberto J. Lee. Cronometrista: Sr. Ricardo Gutiérrez.

se le "filtraba" por alguna parte no descubierta en carrera.

César Doria amenazaba la posición del salteño Scamuffo, al que su máquina no respondía como le es habitual. Sin embargo, sobre la penúltima vuelta, el motor de la maquinita de Doria empezó a fallar y entonces Scamuffo se afirmó en el segundo puesto, escoltado por Pedelaborde, en tanto Carlitos Diguero conseguía meritoriamente la cuarta colocación. El promedio, inferior a 138 k.p.h., no deja nada para un historial. En rigor de verdad, la competencia no aportó nada importante, ni justificó la gran tarea realizada por los dirigentes del Alberti Automóvil Club para lo que resultó su intrascendente III Vuelta por el Premio Amistad.

• PEOR TODAVIA

La categoría grande brindó menos aún. El prematuro abandono del "chivo" de Pedro Sancha, quien llevó como acompañante a Eduardo Joseph, hermano del preparador de la General Motors que había realizado el motor de ese auto, quitó toda posibilidad de espectáculo a la carrera. En realidad, un pistón agujereado malogró la experimentación de esa planta motriz y la punta quedó para otro "chivo", el de Bruno. Juchet se debatió en vano, pues sólo consiguió un segundo puesto, superando con su coche del equipo oficial, al particular de Norberto Castañón, siempre terciando, en cualquier terreno.

El ritmo no fue muy intenso: apenas se superó los 140 de media. En síntesis: mucha dedicación para organizar sobre terreno inapropiado y con muy magro apoyo por parte de los corredores. El saldo, intrascendente.

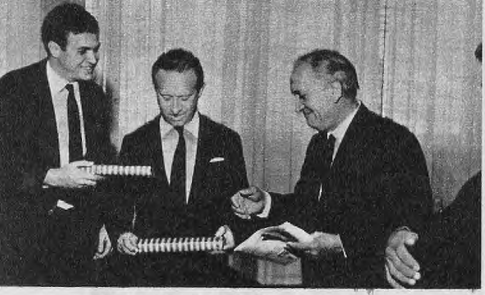
• *Osvaldo Rolj Juchet pugnó con su Peugeot 404 en vano, ante la superioridad de potencia del "chivo". Fue 2º.*

LA LINEA MAS COMPLETA EN
pickups y camiones
Dodge

D 100 - D 200 - D 500 - DP 500 - DP 600
CONTAMOS ADEMAS CON EL MAS AMPLIO STOCK DE REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

SUCESORES DE
HIJOS DE JOSE GONZALEZ ARMIÑAN S.R.L.
CONCESIONARIOS

Exposición y Ventas:
RIVADAVIA 12000 • CIUDADELA
Teléfono 653 - 1420 - 0941 - 2775
RIVADAVIA 13636 • RAMOS MEJIA



PREMIO DEL PERIODISMO A G. M. A.

El presidente de APICA (Asociación Periodistas Industria y Comercio del Automotor), José Vazeilles, entrega al jefe de prensa, Miguel Bonasso y gerente de Relaciones Públicas, Alberto Linares, de General Motors Argentina, sendos obsequios, después de haber premiado con "La Carreta" a la Oficina de Prensa de GMA como "la más eficiente de la industria automotriz del año 1967". 1965 y 1966 respectivamente, había sido para la marca IKA.

FINALIZO EL CURSO DE PILOTOS 1967

El presidente de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, Juan Forrest Greene, entrega al alumno Jorge Omar del Rio la beca para viajar a Inglaterra (Brands Hatchs), al término de los cursos realizados por esa entidad. El becado asistirá al curso complementario de la "Motor Racing Stables" que dirige el volante S. Moss.

E. A. PREMIA A SUS CORREDORES

Antes del Gran Premio TC. Establecimiento E. A. entregó plaquetas a sus corredores Bonanno (primero en Rosario), Matías y Ballbé (escuderos de todo el año) y Homero Luna (gran actuación en el GP.TM.). En la foto, el señor Arana entrega el premio a Bonanno.

NUEVO DIRECTIVO DE IKA

El presidente y director general del Ika-Renault, Yvon Lavaud, anunció la designación para el cargo de director Comercial en favor de Gilbert R. Föll, ejecutivo de brillante trayectoria en otras conocidas empresas.

Micronoticias DEL MUNDO

► La Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), informó que la producción de automotores en noviembre último fue de 14.003 unidades, de las que 9.735 fueron autos y 4.268, vehículos comerciales. En los 11 meses la producción fue de 164.566 unidades, contra 163.894 en igual período de 1966, lo que representa un aumento del 0,4 %. La producción total, diversificada, dio 123.825 autos y 40.741 comerciales, representando un aumento del 0,7 % para los primeros y una disminución del 4 % para los utilitarios o comerciales, con relación al año anterior.

► Domingo y Roberto Gimeno han patentado bajo el número 157534 la "placa de embrague flotante", que de acuerdo con las experiencias realizadas por sus inventores, terminaría con los problemas y rotura de embrague. Se afirma que hay seguridad 100 por ciento en esta nueva placa registrada para Embrague Borg & Beck, probada ampliamente en diversos vehículos de pasajeros y cargas generales, tractores, autos, etc. Domingo y Roberto Gimeno atienden cualquier consulta en San Fernando 124, San Andrés, provincia de Buenos Aires. Por teléfono: 755-0497.

► Pedro Caffarena inauguró su nuevo local propio en avenida Juan B. Justo 6750, Cap Fed. A pocos metros de la casa matriz (Av. J. B. Justo 6801/09) esta firma, fabricante de la famosa funda "cubrecoche", atenderá a su apreciada clientela en todo lo relativo al confort del automovilista para sus vacaciones, "camping", "pic-nic", viajes, etc.

► La firma Grandio y López S. A. dedicada a la venta de automotores desde hace muchos años, ha inaugurado dos amplios locales en la Capital Federal. Se trata de salones para exponer y expender unidades de la línea General Motors Argentina S. A., de la que es concesionaria la popular empresa. Estas instalaciones funcionan en Güemes 3365 y Avenida Pte. Figueroa Alcorta 7706.

► La firma "Proyectores Argentinos" S. A., que fabrica faros para automotores con licencia de Cibié de Francia, trasladó sus depósitos en la metrópoli a la calle Carlos Calvo 871, donde ahora el número telefónico es 26-2886.

► Al salir a la luz esta edición, puede estar sancionado el proyecto que se había elevado al ministerio de Economía para la desgravación de automotores de fabricación nacional adaptados para su uso por personas lisiadas. Aquellos que padecen lesiones funcionales en sus miembros inferiores, recibirían una "contribución" equivalente al 50 % del valor del vehículo, para posibilitar su adquisición. El nuevo régimen viene a reemplazar el existente (decreto 456/58) que aludía a unidades importadas.

► La firma "Metalúrgica Constitución" S. A. adquirió, mediante contrato suscripto el 29 de setiembre ppdo., el "fondo de comercio" de Acinfer S. A., operación que fue aprobada por unanimidad de la Asamblea de accionistas de Acinfer S. A., realizada el 26 de ese mismo mes. La citada planta está ubicada en la ruta nacional 9, a la altura del kilómetro 247, cerca de Villa Constitución, sobre un terreno de 56 hectáreas y una superficie cubierta de 41.000 metros cuadrados, incluidos allí edificios de fundición, preparación de moldes, administración, depósitos, guardias y planta de bombeo. Produce actualmente 50.000 toneladas anuales de piezas fundidas. Su línea incluye blocks para motores piezas fundidas de todo tipo para la industria de automotores y tractores, rodillos para laminación y molienda, piezas especiales de acero y muchas otras variedades, con la utilización de un material humano del orden de las 1.900 personas.

► La Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes designó al doctor César Carman, titular de ACA, presidente del organismo para el nuevo período. Adoptó importantes resoluciones, entre ellas el rechazo de la solicitud de afiliación formulada por la Confederación Brasileña de Turismo y Automovilismo, ratificando su confianza al A. C. del Brasil, entidad a la que reconoce, desconociendo a la otra, que tiene el apoyo oficial en aquel país.

► El Club de Regularidad del Interior, con sede en Rosario, renovó sus autoridades durante la asamblea general ordinaria realizada en su local de Tucumán 923, en aquella ciudad. El nuevo cuerpo dirigente quedó así: presidente, Julio Razzetti; vice, Luis Kurtzemann; secretario, Eduardo López; pro, Héctor Cigno; Tesorero, Carlos Wade pro, Roberto Cavalletto; vocales titulares, Alberto Marinesco, Emilio Illescas, Erasmo Ravaglia; suplentes, Roberto Benetti, Edgardo De Persia, Federico Alabera; revisores de cuentas, Carlos Razzetti y Nelso Osta.

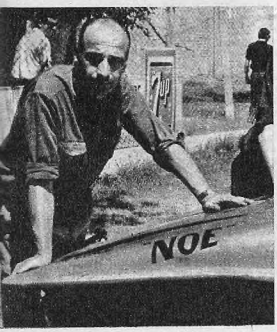
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONVENCION DE CONCESIONARIOS FORD

Con la llegada al puerto metropolitano del "Crucero Ford", culminaron los actos de la Convención Anual de Concesionarios Ford Motor Argentina S.A. El temario de la Convención, realizada a bordo del barco durante el viaje hasta Santos (Brasil), abarcó un exhaustivo análisis sobre producción y comercialización. La experiencia fue positiva.

AGASAJAN A UN EQUIPO DE COMPETICION

El titular de Ika-Renault, Yvon Lavaud, ofreció una comida en honor del equipo oficial de competición de esa fábrica, con motivo de la finalización de la temporada automovilística. Asistieron todos los corredores de la marca Torino, a quienes se felicitó por sus actuaciones y fe en esos autos. En la foto, Gradassi recibe una distinción de manos de Yvon Lavaud, ante sus compañeros de marca



REPRESENTANTES REPUESTOS "NOE"

La firma "Noé" de repuestos generales para automóviles, apoyó la participación de los volantes Héctor Jorge Brown (coche 93) y Roque Laborito (número 58). Se clasificaron 20º y 22º en la general, respectivamente, demostrando una regularidad y eficiencia destacables. Noé, de Dolores, refirmó su calidad.

PARA COPAS, TROFEOS Y MEDALLAS

CASA BELLUNI

FRONTI y Cía.

SOLICITE CATALOGO ILUSTRADO

CANGALLO 1161

T. E. 35 - 1282/0562 • BUENOS AIRES

Sucursal: URUGUAY 170 • T. E. 45 - 9011

¿Qué hay de nuevo?

UN DISCO DEDICADO AL AUTOMOVILISMO

Es la primera vez que se realiza en la Argentina un disco dedicado al automovilismo, deporte que cuenta con miles de aficionados en todo el país y que atrae la atención de todos cuando se disputan los tradicionales grandes Premios, a fin de año; sin embargo, nunca hasta ahora se había registrado la emoción de los autos corriendo a más de 200 kilómetros por hora, los mil y un detalles que rodean a una carrera y, sobre todo, las voces y sentimientos de los volantes más populares.

"¡VERTIGO!" presenta por primera vez un documento con las palabras de Eduardo Casá, Oscar Cabalén, Jorge Cupeiro, Eduardo Copello, Juan Manuel Bordeu y Gastón Perkins, indudablemente las figuras más populares de 1957. Una circunstancia trágica hizo que contuviera el último reportaje hecho a Cabalén antes de su lamentado accidente en San Nicolás, y se recogieron palabras que muestran en toda su dimensión las virtudes y el espíritu del gran corredor cordobés.

Casá, Cupeiro y Perkins, por su parte, comentan en "Vértigo" las impresiones del corredor frente a lo que lo rodea: coches, motores, circuitos, amigos, es decir, casi una radiografía del mundo fascinante de las cuatro ruedas. Bordeu aclara los puntos de vista con respecto al futuro del TC en la Argentina, en declaraciones exclusivas que se refieren a la tremenda transformación que ha sufrido este deporte en nuestro país en los últimos años.

Los relatos corresponden al popular relator automovilístico Alberto Hugo Cando, con programas diarios en Radio Belgrano y en T.V. El disco ha sido producido por Miguel Smirnoff, con la colaboración de un equipo de periodistas.

CINTA PARA REPARAR CARROCERIAS

Ya se halla en el mercado la nueva Cinta para Reparación de Carrocerías 424 marca "Scotch", que fabrica la empresa 3M Fadma S.A.C.I. Este nuevo elemento posee un adhesivo extremadamente fuerte y resistente, que soporta sin problemas las inclemencias del tiempo. Su soporte de aluminio es absolutamente impermeable, por lo que no lo afecta la humedad, ni otros agentes atmosféricos, no envejeciendo ni aceptando la corrosión.

Este producto se aplica fácilmente, permitiendo reparar rápidamente carrocerías afectadas por el herrumbre, perforaciones, choques, etc. Los interesados deben dirigirse a los distribuidores, Fadma S.A.C.I., Tucumán 117, Capital Federal, mencionando esta revista.

PARA LIMPIAR LOS MOTORES

Se halla en el mercado un nuevo producto de revolucionario efecto. Pertenece a la firma Dolph Argentina S.A. y corresponde a la línea de productos Lacas "Dolph", de bien sentado prestigio en la materia. Esta vez se trata de un limpiador de motores en aerosol, que limpia en seco, de la manera más sencilla. El limpiamotores "Dolph" se aplica a las partes sucias, se deja ablandar unos minutos, se hace una nueva aplicación y... listo. Queda brillando. Además de su eficacia, este novedoso elemento está a la venta en un precio perfectamente accesible. Limpia, desengrasa, protege, evita la corrosión. Se expende en casas de accesorios y repuestos, gomerías, garages, estaciones de servicio, pinturerías y las consultas pueden formularse a Pedro Echagüe 1489, de esta capital, mencionando esta revista.

"BALA": UN SILENCIADOR UNICO

La conocida firma F.A.S. Pepa Hnos. S.A., principal proveedora de caños de escape y silenciadores para todas las fábricas de automotores de nuestro país, ha lanzado un nuevo elemento de esa línea, que es único en el mundo. Se trata del primer silenciador fabricado íntegramente en acero inoxidable, lo que asegura su ilimitada duración, con óptimo resultado ante cualquier exigencia.

Este extraordinario silenciador se expende bajo la marca de "Bala" y ha sido diseñado y realizado como los que se utilizan en autos de competición, habiendo especialmente para aplicar a modelos Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Chevrolet, Peugeot, Fiat, etc. También se fabrican en la línea clásica de chapa doble decapada. En Garibaldi 1415, Lomas de Zamora (Pcia. de Bs. As.), está a disposición del público usuario este revolucionario silenciador que, como "Fasfilter", es un producto único en el mundo.

AMPLIE SUS CONOCIMIENTOS

MECANICA AUTOMOTRIZ

LUCIUS-SORIN - Electricidad del Automóvil, encendido a transistores, instrumental Electrónico, alternadores para autos ..... $ 2.900.—
ARIAS PAZ - Manual de Automóviles - Edición 1956 .. „ 2.600.—
FERPI - Reparación de Automóviles y Mot. de Aut. . „ 2.200.—
PINTO - Reparac. y ajuste de Automóviles. Motores de 2 Tiemp. DKW Auto Unión „ 600.—
BENOIST - Reparac. y ajuste VALIANT I, II, III y IV .. „ 800.—
RICCI - Manual de auto DKW - Constitución, funcionamiento - mantenimiento y reparación ..... „ 2.000.—
BENOIST - Servicio mecánico del CHEVROLET - Super y Pick-Up (con motor de 7 bancadas) ..... „ 700.—
PINTO - Reparación y ajuste del Motor TORNADO ..... „ 600.—
EVEREST - Manual para el Afinado de Motores ..... $ 1.600.—
BENOIST - Conozca su VALIANT ..... „ 700.—
RICCI - Servicio Mecán. del Jeep, la Rural y el Furgón „ 900.—
MORETTI - Repar. y ajuste de Automóvil Fiat 1500 .. „ 900.—
PINTO - Reparación y Ajuste de Autom. DE CARLO 700 „ 450.—
ANDERSON - Repar. y ajuste de Motores de Automóv. „ 2.000.—
SAN PEDRO - Transmisiones Automáticas ..... „ 660.—
ENCICLOPEDIA DE ORO DEL AUTOMOVILISMO - Contenido: Historia del automóvil, automotores argentinos, el ABC del automóvil, países productores, marcas de los autos, historia del automovilismo deportivo; las primeras carreras desde 1894 a 1955, autódromos y circuitos, las primeras marcas y equipos, evolución de las fórmulas, el automovilismo deportivo en otros países, records de velocidad, antecedentes de las carreras extranjeras y nacionales, actuación de los argentinos en el exterior, galería de campeones, historia de la F.I.A. y entidades argentinas, la carretera panamericana, reglamento general de tránsito, etc. 515 págs. ..... $ 1.200.—

SOLICITE CUALQUIERA DE ESTOS LIBROS MEDIANTE GIRO POSTAL O CHEQUE AGREGANDO $ 50.— m/n. PARA GASTOS DE CERTIFICADA A LA ORDEN DE

LIBRERIA EDITORIAL **AMERICA TECNICA** CORRIENTES 1933 T. E. 45 - 6341 - Bs. As.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROGRAMA DE LOS DEPORTES MECANICOS — ENERO

• **INTERNACIONAL**

Día 1º: AFRICA DEL SUR. — Gran premio de Africa del Sur, para Fórmula 1 con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores. El año pasado ganó Pedro Rodríguez (México), con Cooper Maserati, sobre 80 vueltas a un circuito de 4.025 kms.

Días 4 al 7: SUECIA. — Rallye de Suecia, con puntaje para el Campeonato Europeo de Rallyes. (Marcas).

Día 6: GRAN BRETAÑA (Nueva Zelandia).— Carrera de Auckland, para coches de hasta 2.500 cc.

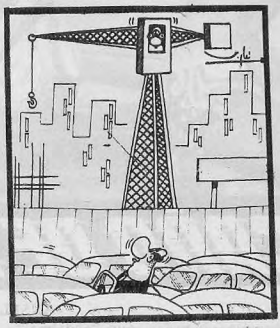
Días 7 al 11. ESTADOS UNIDOS. — Carrera de Riverside, para Turismo.

Días 11 al 14. URUGUAY.— Gran Premio Copa de Oro 19 Capotales de la Asoc. Urug. y Club Urug. de Rally. Prueba internacional de regularidad con participación de volantes locales, argentinos y brasileños. Se disputarán 3 etapas.

Día 13: GRAN BRETAÑA (Nueva Zelandia). — Carrera de Levin, para coches de hasta 2.500 cc.

Día 20: GRAN BRETAÑA (Nueva Zelandia).— Trofeo Lady Wygram, para coches de hasta 2.500 cc.

Días 20 al 27: MONACO. — Rallye de Montecarlo, con puntaje para el Campeonato Europeo de Rallyes (Conductores).



—Joven, cuanto quiere por subirme y depositarme en otra calle.

Día 21: ESTADOS UNIDOS: — Carrera de Riverside (Stock-Car).

Días 26 al 28: ALEMANIA OCCIDENTAL. — Rallye de Hiver.

Día 27: GRAN BRETAÑA (Nueva Zelandia). — Carrera de Teretonga, para coches de hasta 2.500 cc.

Días 29: AUSTRALIA. — Carrera de Catalina Park, para coches de hasta 2.500 cc.

• **FOMENTO**

Día 28:ASOCIACION VOLANTES LIMITADA DEL "27". — Anuncia una competencia con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad en Saladillo (Prov. de Buenos Aires). El año pasado se corrió en un circuito de 1.180 metros el cual debió ser recorrido 10 veces en cada una de las dos series, 5 en el repechaje y 25 en la final. Resultó ganador Abel Thomas, con Ford "T" en 22m.45s.5|10 a un promedio de 77,773 k.p.h.; 2º fue O. Argaña con Ford "T" y tercero Ricardo Belesia con la misma marca.

PROTECRIS

1ra. FABRICA ARGENTINA DE PROTECTORES PARA PARABRISAS

PROTECRIS SE FABRICAN PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE CAMIONES, AUTOMOVILES, PICK UP, Etc.

FABRICANTE: ADOLFO O. NEGRI

25 de MAYO 827 (alt. Av. GAONA 800) - Tel. 653-6429

CIUDADELA

PROTEJA SU PARABRISA SIN DISMINUIR SU VISION

TIENE LA FORMA CURVA DE SU CRISTAL

PERMITE EL LIBRE ACCIONAR DE SUS LIMPIAPARABRISAS

SE COLOCA Y SE QUITA EN UN INSTANTE POR MEDIO DE VENTOSAS

SU BURLETE ESPECIAL AMORTIGUA Y EVITA FILTRACIONES ENTRE PROTECRIS Y SU CRISTAL

VIENE PROVISTO DE FUNDA

INFLAN GOMAS EN BIKINI

La temporada veraniega sugiere toda clase de refrescantes actividades. En Sudáfrica las estaciones de servicios están atendidas por bellas jóvenes que inflan los neumáticos y limpian los vidrios de los autos ataviadas con inquietantes bikinis, tal como se puede apreciar en la foto. Es sabido que entre nosotros existen algunas estaciones de servicios atendidas por lindas pebetas, pero enfundadas en mamelucos y hasta con gorras con visera. Hay que imponer la bikini, máxime en estos tiempos en que los "materiales sintéticos" abarrotan toda la actividad. Incluso, para que la tarea resulte más fresca, podría imponerse la "mokini". Ello produciría, sin duda, un movimiento de protesta de novias y esposas, ¿qué conductor no se pararía ante tal espectáculo?

CAÑO DE ESCAPE

• RACCONTO

Estamos en diciembre. Pero el Gran Premio terminó en 9 de Julio.

• MODA

El taxímetro iba desocupado, En la bandera levantada, en vez de decir LIBRE... decía LIEBRE. Un hincha de los Torino...

• APODO

—¿Está contento, Fangio?

—Un Cacho....

• ALGO...

—El número 148 se clasificó en el puesto número 24º. Reporteado, respondió:

—y... ANSELMO lo que "podelmo".

• COLOCACION

—¿Usted tenía el número 150, Riva?

—Sí, el último número entre los que figuramos en la última etapa.

—Los últimos serán los... segundos.

• BOTANICA

—El número 49 y el 20 se saludaron al final de la carrera. Se estrecharon las ramas... Sauze y Manzano.

• RESPUESTA

Entrevistamos a uno de los que abandonó en la última etapa:

—¿Qué te pasó, Héctor?

—Pará, después te CONTI.

AGREGADO

—Hay corredores que llevan siempre repuestos.

—Eso es ser previsor...

—Pero yo considero que una rueda de auxilio está bien, pero....

—¿Pero qué?

—El número 53 lleva dos.

—¿Cómo?

—Se llama Feijóo. Lleva una O de repuesto.

• MORFON

—¿Qué le pasó a Bordeu en Sampacho?

—Sampachó.

FOTO PARA UN CUADRO

Carlitos Reutemann se consagró campeón argentino de su categoría, con el Fiat 1500 del equipo oficial de Concesionarios. Se trata de un gran volante, pero hay un factor importante en su favor: No es lo mismo manejar con la mente llena de preocupaciones que correr con la cabeza fresca. Y Reutemann corre con la cabeza fresca. En la foto se lo ha sorprendido en su habitual tarea previa a cada largada; después del pañuelo con el que remeda a un saltedor de caminos, acondiciona una hoja de repollo mojada (sí, una hoja de re-po-llo) y se la coloca en la cabeza, debajo del casco. Ello le mantiene los sesos refrigerados. Es un campeón con la cabeza muy fresca.

COCHE A LA VISTA. Rodríguez Peña 794, piso 1º, oficina 4, T. E. 44-2213 y 3341, Buenos Aires. Fundada el 1º de octubre de 1947. APARECE EL 1º DE CADA MES. Precio del ejemplar en la República Argentina, $ 100 m/n. Números atrasados $ 150 m/n. Sólo se aceptan suscripciones por períodos de un año. Suscripción anual $ 3.000, incluido un SEGURO DE TRANSITO de 500.000 pesos m/n., válido por un año a residentes en el país, de ambos sexos de 18 a 65 años de edad. Distribuyen esta revista en Capital y G. Buenos Aires Distribuidora RUBBO, J. de Garay 4226, T. E. 923-4725. Interior y Exterior: SADYE, S.A.C.I., Belgrano 655, P. 9 y 10, T. E. 30-1536, 1537, Bs. As., Rep. Arg. Preparación HUECO - PRE Composición: Linotipia MONTES DE OCA. Impresión: HONEGGER.

CORREO ARGENTINO | Franqueo Pagado Concesión Nº 4.934 | Tarifa Reducida Concesión Nº 3.730 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 942.218

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hecha para brillar!

- BRILLO INALTERABLE
- ULTIMOS TONOS METALIZADOS
- FACIL APLICACION
- ALTO PODER CUBRITIVO
- ACABADO IMPECABLE

MMB LACA ACRILICA

PARA AUTOMOVILES

ENVASE AZUL, con su línea de accesorios: Antióxido, impresión, masilla, thinner y retardador

1968 ENERO 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 7	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	L. Llena 12	C. Meng. 21	L. Nuevo 29

1968 FEBRERO 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 5	L. Llena 13	C. Meng. 20	L. Nuevo 29	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29		

1968 MARZO 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 6	L. Llena 13	C. Meng. 21	L. Nuevo 27		1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24/31	25	26	27	28	29	30

1968 ABRIL 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 5	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	L. Llena 12	C. Meng. 19	L. Nuevo 27	

1968 MAYO 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 4	L. Llena 12	C. Meng. 19	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	L. Nuevo 2

1968 JUNIO 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 3	L. Llena 11	C. Meng. 18	L. Nuevo 25			1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23/30	24	25	26	27	28	29

1968 JULIO 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 3	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	L. Llena 10	C. Meng. 18	L. Nuevo 25

1968 AGOSTO 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
C. Crec. 1	L. Llena 9	C. Meng. 16	L. Nuevo 23	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

1968 SEPTIEMBRE 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	L. Llena 7	C. Meng. 15	L. Nuevo 22	C. Crec. 29	

1968 DICIEMBRE 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
[illegible]	[illegible]	17	18	19	20	21
[illegible]	[illegible]	[illegible]	25	26	27	28
29	30	31	L. Llena 17	C. Meng. 24	L. Nuevo 31	[illegible]

1968 NOVIEMBRE 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
L. Llena 5	C. Meng. 12	L. Nuevo 20	C. Crec. 27		1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	23
24	[illegible]	[illegible]	[illegible]	28	29	30

1968 OCTUBRE 1968

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
L. Llena 7	C. Meng. 14	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	[illegible]	[illegible]	[illegible]

CORTE POR LA LINEA DE PUNTOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com